
AVIONES
EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS
LA GUERRA AÉREA SOBRE LOS BALCANES
ediciones del Prado
OSPREY AVIATION

LA GUERRA AÉREA SOBRE LOS BALCANES


203



LA GUERRA AÉREA SOBRE LOS BALCANES

ediciones del Prado
OSPREY AVIATION

Ilustración de cubierta

El 10 de septiembre de 1995, en el período más intenso de la operación aérea de la OTAN para forzar el levantamiento del sitio de Sarajevo, dos BAe Harrier GR7 del 4º Escuadrón de la RAF atacaron una torre de comunicaciones del ejército servio de Bosnia cercana a Tuzla, en el noreste de Bosnia, a la que infligieron daños decisivos. Un Jaguar del 6º Escuadrón de la RAF fue el encargado de designar el objetivo para las bombas guiadas por láser Paveway II lanzadas por los Harrier mediante un *pod* del sistema TIALD. La torre de comunicaciones ya había sido gravemente dañada por los Jaguar de la Fuerza Aérea francesa que habían derribado la antena principal, y la RAF completó el ataque contra los objetivos secundarios.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito
Traducción: Carlos G. Antoranz
Basado en la obra *Balkan Air Wars 1991-2000*
Publicada por primera vez en Gran Bretaña en 2001

Cea Bermúdez 39, 5º
28003 Madrid, España

Texto original en inglés de Tim Ripley
Ilustración de portada de Iain Wyllie
Perfiles de aviones de Mark Rolfe
Diseño de mapas de TT Designs

Importador en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56-1092 Buenos Aires
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Av. Belgrano, 634, 4º I.-1092 Buenos Aires
Distribuidor en Interior
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56-1092 Buenos Aires

ISBN (Obra Completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-606-8
D.L.:

Impreso en España

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

Los sucesos políticos que provocaron la descomposición de la antigua República Federal Socialista de Yugoslavia en el verano de 1991 fueron largos y complejos. Durante el período comprendido entre 1991 y el final de 1999 estallaron varios conflictos diferentes. El primero de ellos fue la guerra de independencia de Eslovenia entre junio y julio de 1991, seguida por el conflicto entre croatas y servios de 1991-1992. Este frente de batalla permaneció casi totalmente en calma hasta la primavera de 1995, cuando los croatas lanzaron una serie decisiva de ofensivas. Luego, en abril de 1992, Bosnia-Herzegovina se sumergió en una guerra entre las facciones rivales servia, croata y musulmana. Las tropas de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas y efectivos aéreos de la OTAN intervinieron en este conflicto entre tres bandos desde el verano de 1992 en adelante, pero sin conseguir grandes logros hasta el otoño de 1995. Los Acuerdos de Paz de Dayton, firmados en noviembre de 1995, y el acuerdo de Erdut pusieron final formalmente a las guerras tanto en Bosnia como en Croacia. Con ello quedaba abierto el camino para que las tropas de mantenimiento de la paz de la OTAN entrasen en los Balcanes para interponerse entre las facciones enfrentadas en Bosnia. Bajo el mando de la OTAN, la Fuerza de Implementación (IFOR) y después la Fuerza de Estabilización (SFOR) consiguieron realizar con facilidad su cometido militar limitado. Sin embargo, los Acuerdos de Dayton habían ignorado el problema de la minoría albanesa, cuyos miembros se autodenominan kosovares, que habitaba la provincia de Kosovo, bajo control servio. Ya en 1997 se había producido un conato de conflicto en la región sur de los Balcanes cuando Albania estalló en una multitud de revueltas sin control, que hizo necesario el despliegue de una fuerza europea de mantenimiento de la paz bajo mando italiano. En 1998 la tensión en Kosovo desembocó en una guerra y en la intervención de la OTAN la primavera siguiente.

Las armas aéreas desempeñaron un importante papel en todos estos conflictos, y este estudio se centra específicamente en las operaciones aéreas que se llevaron a cabo en la región de los Balcanes entre 1991 y el verano de 2000. Desde el verano de 1992 las fuerzas aéreas de la OTAN participaron de forma continua en operaciones en los Balcanes, y casi cada uno de los escuadrones de las principales fuerzas aéreas europeas intervino en la región en un momento u otro. También una gran proporción de unidades de aviación de la Fuerza Aérea, de la Marina y del Cuerpo de Marines de los Estados Unidos prestaron también servicio en los Balcanes a lo largo de la pasada década. Aunque las consecuencias políticas y militares de las operaciones aéreas occidentales en la región es un tema que ha suscitado grandes controversias, no cabe duda de que los pilotos y las tripulaciones de vuelo que participaron en ellas tuvieron que volar repetidamente en arriesgadas misiones con gran destreza y determinación.

El mediador de paz europeo Carl Bildt ha calificado a la antigua Yugoslavia como "el Vietnam de Europa". Sólo cuando la paz llegue por fin a los Balcanes se podrá escribir el último capítulo del empleo de las armas aéreas en aquella región.

1991: YUGOSLAVIA EN GUERRA

El hombre fuerte de Servia, Slobodan Milosevic, y el alto mando del Ejército Federal Yugoslavo (JNA) reaccionaron inmediatamente ante la declaración de independencia de Eslovenia en junio de 1991 con una masiva intervención militar. Las unidades de la Fuerza de Defensa Territorial eslovenas estaban bien preparadas para la insurrección y frustraron los intentos yugoslavos para hacerse con el control de su república. Tropas de la Fuerza de Defensa Territorial y de la policía local ocuparon puntos clave repartidos por todo el país y cercaron en sus cuarteles a las unidades del Ejército federal. A primeras horas de la tarde del 27 de junio, un SA-341 Gazelle de la Fuerza Aérea Federal Yugoslava (JRV) que transportaba un cargamento de pan intentaba encontrar una zona para aterrizar dentro del recinto de un acuartelamiento del JNA que estaba bloqueado en medio de Ljubljana, la capital de Eslovenia, cuando un misil buscador de calor SA-7 Strella surgió desde una de las calles de la ciudad. El helicóptero estalló en el aire, rociando la ciudad con restos en llamas. Aquel helicóptero fue la primera aeronave derribada en acción durante la sangrienta desmembración de Yugoslavia.

Las columnas acorazadas del JNA de Milosevic ya estaban de camino hacia la pequeña república, con la intención de ocupar los pasos fronterizos. Aviones de ataque a tierra de la JRV, entre los que estaban Soko J-1 Jastreb, G-4M Super Galeb, J-22 Orao, MiG-21 y MiG-29, iban por

Los croatas requisaron avionetas Antonov An-2 civiles y que habían pertenecido a la Fuerza Aérea yugoslava para utilizarlas en misiones de enlace, de evacuación de bajas y para efectuar acciones de ataque a tierra *(31º FWPA)*.





delante de las tropas terrestres, atacando aviones civiles en el aeropuerto de Ljubljana y puestos fronterizos situados en las fronteras con Austria e Italia. Los helicópteros de transporte Mil Mi-8 y Gazelle desembarcaron pequeños grupos avanzados de tropas aerotransportadas en vanos intentos de ocupar los puntos clave del país. La Fuerza de Defensa Territorial eslovena estaba bien armada, instruida y motivada. Sus milicianos voluntarios se mantuvieron firmes, cortaron las líneas de suministro de las tropas federales y después esperaron a que se rindiesen. El 7 de julio, las autoridades federales tiraron la toalla y aceptaron el acuerdo de paz presentado bajo la mediación de la Comunidad Económica Europea. Eslovenia era libre.

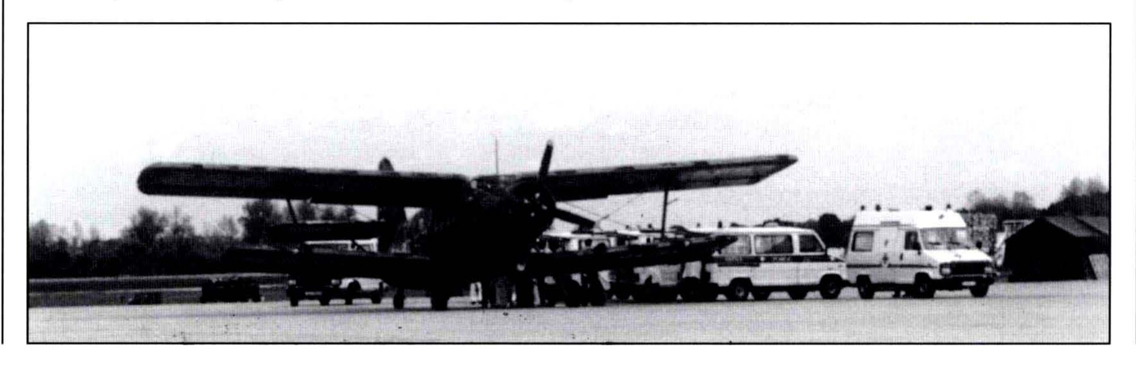
Muchos aviones de la Fuerza Aérea croata, como el Antonov An-32, fueron registrados con matrículas y esquemas de color civiles para ocultar su origen y para disfrazar el hecho de que eran empleados para realizar las operaciones clandestinas de compra de armamento de Zagreb, lo cual constituía una violación del embargo de armas impuesto por la ONU *(Tim Ripley)*.

Croacia

El centro de la atención se desplazó entonces a Croacia, la segunda república de Yugoslavia en cuanto a extensión y riqueza. Miloseviç y los nacionalistas servios que le apoyaban no estaban dispuestos a permitir la secesión de Croacia sin presentar una dura lucha. La JRV estaba en estado de crisis debido a la campaña croata de la "guerra de los cuarteles", en la que miles de soldados del Ejército federal quedaron sitiados dentro de sus acuartelamientos situados por toda Croacia. Cuando llegó el otoño el JNA había conseguido evacuar suficientes hombres y material a bases situadas en Bosnia (Bihac, Banja Luka, Tuzla y Sarajevo) y en Servia (Novi Sad, Vrasc y Sombor), así como en Udbina, en la región de Croacia conocida como Krajina, ocupada por los servios, para emprender operaciones en serio contra los croatas.

En septiembre de 1991 había un estado de guerra abierta entre Croacia y Servia a lo largo de un frente de 1.600 km, y la JRV atacaba

Los aviones de transporte Antonov An-26 desempeñaron un importante papel en el transporte clandestino a Croacia de armas adquiridas en el extranjero, violando el embargo de armas de la ONU *(31º FW PA)*.



objetivos situados en el interior de Croacia. Los MiG-21 efectuaban pasadas sobre Zagreb, la capital croata, y el 7 de octubre, llevaron a cabo un ataque de gran precisión contra el palacio presidencial lanzando misiles AGM-65 Maverick de guiado por infrarrojos, que se cree fueron disparados desde un MiG-29. El presidente croata Franjo Tudjman se encontraba a escasos metros de la zona de impacto, pero sobrevivió.

Pero el centro de gravedad de la ofensiva de la JRV estaba en Eslovenia Oriental, donde las tropas creadas estaban presentando una fuerte resistencia a las ofensivas lanzadas por los servios a través del Danubio. A partir del mes de agosto, los reactores de la JRV efectuaron ataques a diario contra la ciudad de Vukovar, a la cual alguien llamó "el Stalingrado de los Balcanes". La resistencia duró 100 días hasta que los hambrientos defensores se rindieron en noviembre. Entonces, los soldados servios pasaron por las armas a cientos de prisioneros. Se estima que unos 46 aparatos de la JRV, entre aviones y helicópteros, fueron derribados en los sangrientos combates en Eslovenia y Croacia.

La lamentable campaña aérea de la JRV culminó el 7 de enero de 1992 con el derribo sobre Croacia de un helicóptero italiano Bell-Agusta 205 desarmado y pintado de blanco que prestaba servicio en la Misión de Observación de la Comunidad Europea por un MiG-21. Los cinco tripulantes y observadores que iban a bordo del helicóptero resultaron muertos.

La fuerza aérea de Croacia

La guerra servocroata se fue apagando durante la primavera de 1992 y una paz tensa reinó durante tres años bajo la supervisión de la Fuerza de Protección de las Naciones Unidas (UNPROFOR). Una tercera parte del territorio de la antigua república de Croacia estaba ahora en manos de las fuerzas servias. Según los términos del alto el fuego, el JNA debía retirarse del territorio croata, pero se limitó a entregar sus armas a las fuerzas de la milicia local de la recién declarada República Servia de Krajina. Los croatas emplearon este tiempo en reconstruir su ejército y su fuerza aérea, comprando más de 20 MiG-21, 40 helicópteros Mi-8 y 15 helicópteros de ataque Mil Mi-24 en el mercado negro internacional de armas. La industria aeronáutica croata fue puesta a trabajar para construir el arma aérea del país, incluyendo el diseño y puesta en servicio de una familia de vehículos aéreos no tripulados (UAV). Para la primavera de 1995 los croatas estaban listos para pasar a la ofensiva.

La industrias militar y aeronáutica croatas crearon conjuntamente una familia de vehículos aéreos no tripulados que fueron intensamente empleados durante la preparación de la ofensiva croata y la operación *Storm* en los meses de julio y agosto de 1995.

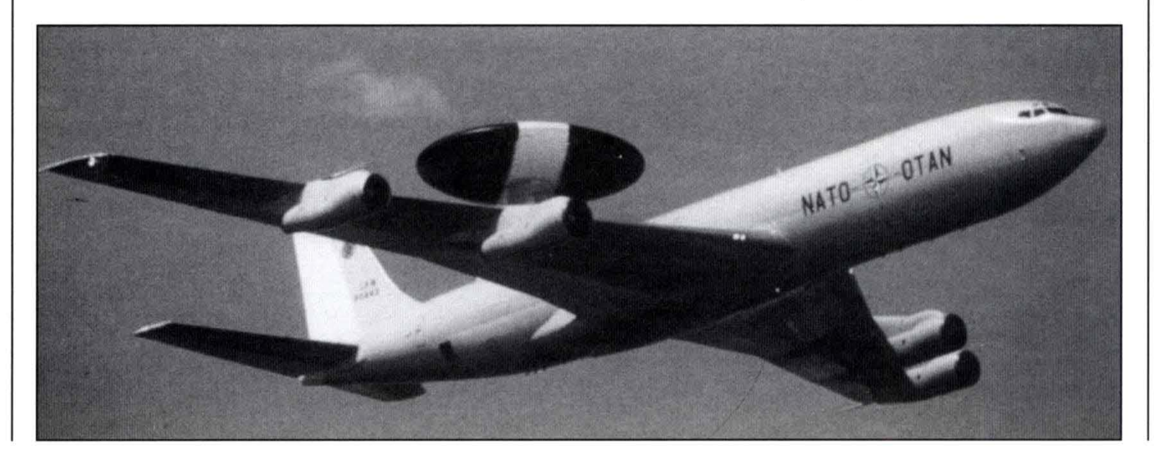


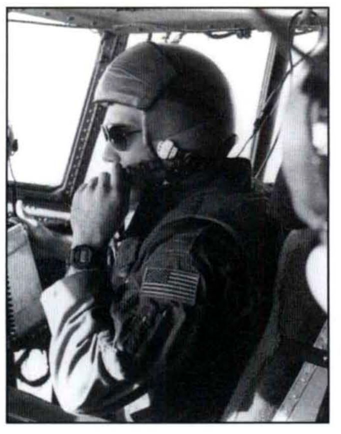
1992-1995: LA GUERRA DE BOSNIA

Desde el comienzo de la guerra en Croacia, la tensión había ido aumentando en Bosnia desde que la población servia de esa república exigió el derecho a tener su propio estado independiente. No está claro cuál fue el grado de responsabilidad de los nacionalistas de la línea dura de Belgrado en el agravamiento de la situación, pero en abril de 1992 los servios de Bosnia habían armado a su población con armas que hasta poco tiempo antes habían pertenecido al JNA y estaban preparados para derribar el régimen establecido en Sarajevo, predominantemente musulmán, y a sus teóricos aliados croatas. La declaración de la independencia de Bosnia, que se separaba de la República Federal de Yugoslavia, fue la chispa que prendió la mecha de la guerra. Poco después las fuerzas paramilitares servias recorrían el país expulsando de sus hogares a cientos de miles de personas para crear regiones étnicamente puras. La autodeclarada Republika Srpska, o República Servia, no tardó en crear sus propias fuerzas armadas para defender un frente de 1.600 km contra las fuerzas musulmanas y croatas. El VRS (Ejército servio de Bosnia) creó en mayo de 1992 su propia fuerza aérea, con ayuda de la JRV (Fuerza Aérea Federal yugoslava), en Banja Luka.

Las acosadas fuerzas del gobierno bosnio se apresuraron a poner en servicio cierto número de avionetas para abastecer sus enclaves sitiados. A este esfuerzo contribuyó la adquisición en el mercado negro de helicópteros Mil Mi-8 procedentes de fuentes de Europa Oriental y durante los tres años siguientes pilotos bosnios y mercenarios se dedicaron a llevar a cabo misiones temerarias tras las líneas servias para abastecer a las fuerzas musulmanas que combatían en unas abrumadoras condiciones de inferioridad.

Los aviones de vigilancia radar Awacs Boeing E-3A de la Fuerza de Alerta Temprana Aerotransportada de la OTAN comenzaron a patrullar sobre los Balcanes en la primavera de 1992 y lo han seguido haciendo en la región desde entonces *(DASA)*.





Los tripulantes de los aviones que volaban a Sarajevo llevaban chalecos antibalas para protegerse de los disparos hostiles. Los aviones estaban también equipados con un blindaje de Kevlar y sistemas de autodefensa para evitar ser alcanzados por los misiles antiaéreos *(Tim Ripley)*.

La intervención occidental

Las fuerzas aéreas de la OTAN entraron por primera vez en acción en la antigua Yugoslavia durante el verano de 1992, cuando la Alianza decidió enviar una fuerza naval al mar Adriático para imponer el embargo de armas decretado por la ONU contra todas las repúblicas que hasta entonces habían constituido la República Federal Socialista de Yugoslavia. El componente aéreo de esta operación estaba formado por aviones Awacs de vigilancia radar Boeing E-3A Sentry pertenecientes a la Fuerza de Alerta Temprana Aerotransportada Multinacional de la OTAN encargados de la cobertura aérea de los buques de la Alianza.

Mientras tanto la capital bosnia estaba siendo cercada por las fuerzas servias y sus ciudadanos bombardeados por las piezas de artillería emplazadas en las montañas que rodean la ciudad. Durante dos meses se libraron encarnizados combates en los alrededores de la capital entre las fuerzas gubernamentales y las tropas del Ejército servio de Bosnia. Un pequeño contingente de cascos azules de las Naciones Unidas quedó atrapado dentro de la ciudad, pero finalmente se consiguió negociar un acuerdo para permitir que estas fuerzas asumiesen el control del aeropuerto situado en los suburbios de la zona este de la ciudad, para poder establecer un puente aéreo de ayuda humanitaria destinada a la población civil. La posibilidad de que la falta de abastecimiento de alimentos provocase el hambre entre los habitantes de la ciudad sitiada fue el factor que más contribuyó a la inmediata activación de aquel puente aéreo.

Pero durante varios días no fue posible activar el puente aéreo, hasta que el presidente francés, François Mitterrand, realizó un atrevido viaje a la ciudad el 28 de junio a bordo de un Eurocopter AS365 Dauphin de *l'Armée de l'Air* francesa perteneciente a la unidad de transporte de personalidades ET60. Al día siguiente, siguiendo las órdenes impartidas personalmente por Mitterrand, dos aviones de transporte Transall C.160 aterrizaron en Sarajevo para dar comienzo a la operación de puente aéreo. Otras fuerzas aéreas, demostrando que no eran menos que los franceses, recibieron la orden de enviar aviones de transporte a Sarajevo cargados con ayuda y suministros. Pronto, aviones americanos, belgas, británicos, canadienses, alemanes, griegos, italianos, de Arabia Saudí y turcos realizaban a diario vuelos regulares a Sarajevo desde bases situadas en toda Europa, aunque para mediados del mes de julio la mayoría de los aviones encargados del puente aéreo hacían escala en Zagreb.

Transall C.160 de la Luftwaffe alemana estacionados en julio de 1992 en las atestadas pistas de Zagreb, que se había convertido en el principal centro del puente aéreo del ACNUR a Sarajevo *(Tim Ripley)*.



La sede del Alto Comisariado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), radicada en Ginebra se encargó de la coordinación de los vuelos del puente aéreo. Al poco tiempo, el aeropuerto de Sarajevo operaba bajo el control de especialistas de *l'Armée de l'Air* que actuaban en nombre



Este avión de transporte Antonov An-12 fue uno de los primeros aviones del este de Europa que fueron fletados por la Fuerza de Protección de Naciones Unidas. Empezó a realizar vuelos a Sarajevo desde las bases logísticas de Zagreb y Belgrado en julio de 1992 *(Tim Ripley)*.

de las Naciones Unidas. Al principio se encomendó a las tropas canadienses la custodia del aeropuerto hasta que fueron reemplazadas por fuerzas francesas a finales del verano. Durante aquel verano llegaban al aeropuerto, ahora situado en medio de una zona muy activa del frente, 20 vuelos diarios. Era corriente que los aviones de transporte fuesen recibidos con disparos al aproximarse al aeropuerto y, en varias ocasiones, la ONU tuvo que suspender el puente aéreo a causa de la intensidad de los combates en las proximidades del aeropuerto o en la senda de aproximación.

El 3 de septiembre de 1992 la tragedia hizo aparición, cuando un avión de transporte Alenia G222 de la Fuerza Aérea italiana fue alcanzado y derribado durante la fase final de la aproximación al aeropuerto de Sarajevo, provocando la muerte de los cuatro tripulantes que iban a bordo. Una patrulla de búsqueda y rescate en combate compuesta por helicópteros Bell AH-1W Cobra y Sikorsky CH-53E del Cuerpo de Marines de los Estados Unidos recibió fuego al aproximarse al lugar donde se había estrellado el aparato. Hasta la fecha nadie se ha atribuido la responsabilidad por el ataque contra el avión italiano, aunque se produjo sobre una zona disputada por los tres bandos en conflicto. La consecuencia del ataque fue que el puente aéreo quedó suspendido durante un mes. La USAF reabrió el puente aéreo el 3 de octubre y, pocos días después, los canadienses, franceses y alemanes se unieron a la operación con aviones de transporte armados con sistemas de autodefensa contra misiles. Día tras día, durante los tres años siguientes, los aviones de ACNUR aterrizaron en el aeropuerto, a pesar de sus terribles condiciones meteorológicas, las mínimas ayudas a la navegación y del constante peligro de ser alcanzados en vuelo o en tierra por los disparos de las fuerzas contendientes. El puente aéreo de ACNUR mantuvo la ciudad de Sarajevo abastecida durante tres inviernos más, y hasta el final de la operación, en enero de 1996, sus aparatos realizaron 12.951 vuelos a la

El personal de tierra de *l'Armée de l'Air* francesa descarga de este Lockheed C-130E un cargamento de ayuda humanitaria durante los primeros días del puente aéreo a Sarajevo en julio de 1992 *(Tim Ripley)*.





Los enviados especiales de paz Cyrus Vance y Lord David Owen se preparan para subir a bordo de un helicóptero Bell 412 fletado por la Fuerza de Protección de la ONU en el aeropuerto de Pleso, en Zagreb, en noviembre de 1992. De 1992 a 1995 UNPROFOR empleó frecuentemente aviones y helicópteros fletados por la ONU para apoyar sus operaciones en la antigua Yugoslavia *(ONU)*.

ciudad. Durante este período unos 270 aviones recibieron disparos, y 50 de ellos fueron alcanzados por los disparos efectuados desde tierra. Excepto el G.222 italiano y un Ilyushin Il-72 fletado por la ONU, que se salió de la pista después de un mal aterrizaje, ningún avión fue derribado.

1993: Srebrenica

Los esfuerzos internacionales por conseguir la paz produjeron escasos resultados durante los últimos meses de 1992, y los combates se recrudecieron alrededor de una serie de enclaves controlados por los musulmanes situados en la parte oriental de Bosnia. Aquellos enclaves situados en los alrededores de Srebrenica, Zepa y Gorazde, que llevaban meses sitiados, estaban desesperadamente escasos de alimentos, medicinas y material sanitario. El jefe francés del Mando en Bosnia-Herzegovina de la Fuerza de Protección de Naciones Unidas, GD Philippe Morillon, consiguió introducirse en Srebrenica donde encontró que la situación de la población que atestaba la ciudad era desesperada, con 25.000 personas sobreviviendo en condiciones casi medievales.

El presidente norteamericano Bill Clinton ordenó a la USAF que organizase la operación *Provide Promise* para efectuar lanzamientos de cargas de ayuda humanitaria sobre los enclaves, desde su gran base aérea de Rhein-Main, cerca de Fráncfort en Alemania. La operación dio comienzo el 28 de febrero de 1993, y los aviones de transporte Lockheed C-130E Hércules de la USAF llevaron a cabo lanzamientos nocturnos de cargas de víveres y otros suministros sobre los enclaves cercados. Formaciones de hasta nueve aviones a la vez realizaron salidas nocturnas sobre Bosnia oriental de forma regular durante casi dieciocho meses. A principios de 1994, la operación de puente aéreo y lanzamiento de cargas fue reforzada con más de 44 aviones Hércules, de los cuales formaba parte un fuerte contingente de la Reserva de la USAF y de la

Los McDonnell Douglas F/A-18C Hornet con base en el portaaviones USS *Theodore Roosevelt* realizaron misiones sobre Bosnia durante el verano de 1993 alternando su configuración: de superioridad aérea y de apoyo aéreo próximo *(Tim Ripley)*.



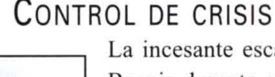


Los Westland Lynx HAS 4(FR) de la *Aéronautique Navale* francesa transportaron equipos de inspección a los buques de carga que navegaban por el Adriático sospechosos de intentar violar el embargo de armas impuesto por la ONU contra todas las antiguas repúblicas yugoslavas *(Tim Ripley).*

Guardia Nacional Aérea, enviado por los americanos a la base de Rhein-Main, junto con aviones C.160 franceses y alemanes. Durante la operación de lanzamiento de cargas, los norteamericanos fueron evolucionando sus técnicas de lanzamiento, pasando de lanzar *pallets* de madera con suministros a lanzar auténticas "bombas en racimo de víveres" compuestas por grandes paquetes de cartón, que se rompían cerca del suelo, esparciendo paquetes de raciones alimenticias militares sobre la zona de caída.

Cuando se llevaron a cabo los últimos lanzamientos de cargas en agosto de 1994, al activar sobre Bosnia el Ejército servio de Bosnia su sistema de defensa basado en misiles superficie-aire guiados por radar, se habían efectuado unas 2.828 salidas.

La crisis en torno a Srebrenica no se resolvió hasta abril de 1993 cuando la ONU declaró el enclave "zona segura" desmilitarizada y desplegó en él tropas canadienses de mantenimiento de paz para protegerlo. A continuación la ONU intentó abrir una ruta de evacuación desde Srebrenica para sacar de allí a los centenares de personas heridas atrapadas en el lugar durante el mes de marzo. El 24 de marzo helicópteros Aerospatiale SA.330 de la Aviación Ligera del Ejército francés y Westland Sea King HC.4 de la Royal Navy británica fueron los primeros en volar hasta Srebrenica. Los helicópteros franceses fueron sometidos a un intenso bombardeo artillero cuando despegaban de su improvisada zona de aterrizaje. Varios soldados de las Naciones Unidas fueron heridos y dos Sea King llegaron hasta la zona para evacuarles. Los helicópteros británicos también fueron bombardeados pero consiguieron llevar a salvo a los heridos hasta Tuzla. En esa época, el aeropuerto de esa ciudad del norte de Bosnia, controlado por fuerzas de la ONU, fue bombardeado mientras los heridos estaban siendo desembarcados de los helicópteros.



Control de crisis

La incesante escalada del conflicto de Bosnia durante el otoño de 1992 había obligado a la comunidad internacional a incrementar sus esfuerzos de "control de crisis" para contener y limitar la guerra. En octubre de 1992, la ONU decretó una "zona de vuelo prohibido" para aviones militares sobre Bosnia, y la Fuerza de Alerta Temprana Aerotransportada de la OTAN extendió el radio de acción de sus operaciones para

Los Boeing KC-135 Stratotanker resultaron esenciales para mantener en marcha la operación *Deny Flight,* desempeñando su misión de reabastecimiento de combustible en vuelo a los cazas aliados que se dirigían a patrullar la zona de vuelo prohibido sobre Bosnia *(Tim Ripley).*





Los aparatos de la versión de superioridad aérea del Dassault Mirage 2000, el modelo C, fueron los primeros aviones de *l'Armée de l'Air* francesa que fueron enviados a Italia para participar en la operación *Deny Flight* (US DoD/JCC(D)).

incluir el control de aquella zona, con aviones E-3 volando constantemente sobre el mar Adriático y Hungría. Esto último tenía un especial significado, puesto que era la primera vez que fuerzas aéreas de la OTAN operaban sobre el territorio de un Estado antiguo miembro del Pacto de Varsovia. Las facciones enfrentadas en Bosnia demostraron una total despreocupación por la zona de vuelo prohibido impuesta por las Naciones Unidas, y en medio de la crisis de Srebrenica, en marzo de 1993, el Consejo de Seguridad de la ONU tomó la decisión de permitir que la OTAN utilizase sus efectivos aéreos para imponer el cumplimiento de la prohibición de vuelos. Aviones de caza norteamericanos, británicos, holandeses, franceses y turcos se trasladaron a Italia, u operaron desde los portaaviones que navegaban por aguas del Adriático, para actuar bajo el mando de la 5ª Fuerza Aérea Táctica Aliada (5ATAF) de la OTAN con misión de imponer el respeto de la zona de vuelo prohibido. El 12 de abril de 1993, los aviones de la OTAN comenzaron a llevar a cabo la operación *Deny Flight,* durante la cual patrullas aéreas de combate patrullaron durante 24 horas al día los cielos de Bosnia para impedir que las facciones en conflicto empleasen aviones de combate en esta lucha.

Las operaciones de los cazas estaban controladas por unas reglas de enfrentamiento muy estrictas para evitar cualquier incidente "políticamente" perjudicial, de modo que sólo aquellos aviones que estuviesen interviniendo activamente en misiones de combate podían ser combatidos por los aparatos de la OTAN; los demás aviones o helicópteros sólo podían ser advertidos de que debían aterrizar y se les podían efectuar pasadas de advertencia a gran velocidad para obligarles a ello. Aunque las facciones enfrentadas emplearon frecuentemente helicópteros para realizar misiones de abastecimiento, por lo general no emplearon sus aviones de caza durante 1993 y 1994.

La vulnerabilidad de las tropas de mantenimiento de la paz de la ONU ante las represalias de las fuerzas locales hizo que la cuestión de los ataques aéreos se convirtiese en el tema de grandes controversias políticas en las capitales del mundo, ya que mientras los Estados Unidos estaban dispuestos a hacer uso del arma aérea, los europeos se mostraban más cautelosos. Pero en medio de todas aquellas discusiones políticas



Los milicianos bosnio-croatas del HVO emplearon helicópteros Mil Mi-8 para reabastecer sus enclaves en Bosnia central sitiados por las fuerzas gubernamentales durante el sangriento conflicto Croata-Musulmán *(Tim Ripley).*

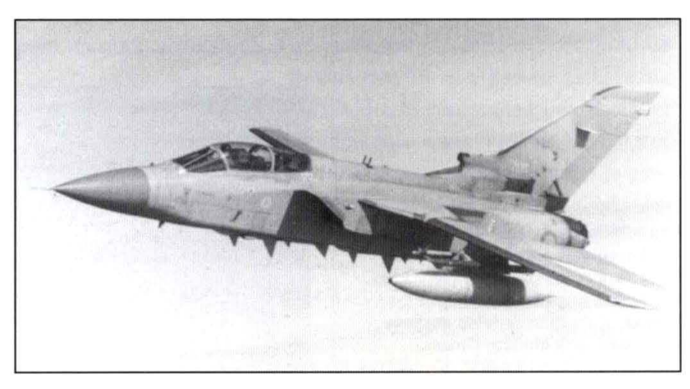


Varias fuerzas aéreas aliadas enviaron Lockheed P-3 Orion a la base de Sigonella, en Sicilia, para patrullar el Adriático en busca de buques que intentasen romper el embargo de armas en una operación que fue denominada *Sharp Guard*. En la imagen vemos un P-3P Orion de la Fuerza Aérea portuguesa *(Tim Ripley)*.

a alto nivel estaban las tropas de la Fuerza de Protección de las Naciones Unidas y los aviadores de la 5ª ATAF de la OTAN. En junio de 1993, la comunidad internacional acordó proporcionar a las tropas de UNPROFOR apoyo aéreo próximo en caso de que sus fuerzas fuesen atacadas, y en consecuencia se autorizó a la 5ª ATAF a comenzar a efectuar vuelos diarios con aviones de apoyo aéreo sobre Bosnia para estar preparados para intervenir en caso de que las tropas de Naciones Unidas fuesen atacadas, pero sólo si el secretario general de las Naciones Unidas, o su representante designado, lo autorizaba. Esta situación fue la que se conoció como el acuerdo de la "doble llave". Sólo un mes más tarde, la nueva capacidad ofensiva de la OTAN fue utilizada para dar un ultimátum al Ejército servio de Bosnia para que se retirase del Monte Igman, que domina el valle donde se encuentra Sarajevo.

Las bases aéreas de Italia se convirtieron en poco tiempo en el origen de una constante corriente de escuadrones de la OTAN cuando las fuerzas aéreas aliadas empezaron a rotar sus unidades para participar en la operación *Deny Flight*. La mayoría de los destacamentos de los escuadrones pasaban entre dos y tres meses de servicio en Italia, efectuando misiones diarias sobre Bosnia, bien persiguiendo a los aparatos que violaban la zona de vuelo prohibido, o bien ejercitándose en los procedimientos de apoyo aéreo próximo con los destacamentos tácticos de control aéreo de las Naciones Unidas que estaban sobre el terreno. Durante el otoño, los aviones de la OTAN empezaron a entrar en acción para materializar lo que se denominó una "presencia aérea" sobre las tropas de las Naciones Unidas que estaban amenazadas por tropas hostiles. Normalmente, la aparición de los fuertemente armados Fairchild A-10A Warthog o de los Sepecat Jaguar obligaban a los "señores de la guerra" bosnios a retirarse y a permitir que las fuerzas de la ONU continuasen con su misión humanitaria.

A partir del mes de abril de 1993 y durante dos años y medio, los cazas Panavia Tornado F3 de la RAF patrullaron la zona de vuelo prohibido durante la operación *Deny Flight* desde la base aérea de Gioia del Colle situada en el sur de Italia *(Tim Ripley)*.



SARAJEVO 1994

Hacia el final de 1993 parecía que la intervención internacional en Bosnia había llegado a un callejón sin salida. Todos



Este avión de transporte Antonov An-32 realizó misiones regulares de suministro a varios puntos situados por toda la antigua Yugoslavia, incluyendo muchas misiones a Sarajevo *(ONU).*

los planes de paz habían fracasado y las facciones en conflicto no mostraban ningún indicio de estar cansadas de combatir. Un ataque con granadas de mortero que se produjo en Sarajevo a principios de febrero de 1994, que había causado la muerte de 68 civiles, fue el hecho que acabó de decidir a los líderes políticos occidentales a adoptar una actitud más enérgica en el problema bosnio. El nuevo jefe de las fuerzas de la ONU en Sarajevo, el TG británico Sir Michael Rose, consiguió capitalizar este nuevo estado de ánimo después de que la OTAN diese un ultimátum amenazando con llevar a cabo ataques aéreos si las facciones en conflicto no retiraban todas sus armas pesadas fuera de una zona de exclusión de un radio de 32 km alrededor de la ciudad o las dejaban bajo control de las fuerzas de la ONU. En el último minuto, tras la llegada de tropas rusas, los servios cedieron y retiraron sus piezas de artillería. Esto marcó la agenda del año siguiente, durante el cual se produjeron una serie de situaciones de crisis en los alrededores de Sarajevo relativas al control de las armas pesadas servias. Durante aquel verano Rose solicitó que se realizasen ataques aéreos contra las armas que no estaban emplazadas en los puntos controlados de los alrededores de la capital bosnia.

Febrero de 1994: combates aéreos

El 5 de febrero de 1994, el 526º Escuadrón de caza *Black Knights* del Ala 86 llegó a la base de Aviano con sus Block 40 F-16 para prestar servicio bajo mando de la OTAN, justo en un momento en que la Alianza

Los helicópteros Aerospatiale SA 341 Gazelle de la Aviación Ligera del Ejército francés (ALAT) se adentraron en Bosnia en algunas de las misiones peligrosas de la guerra realizadas por los pilotos occidentales *(Tim Ripley).*



y la ONU estaban en medio de una difícil situación con las fuerzas servias desplegadas alrededor de Sarajevo, después de que unas granadas de mortero acabasen con la vida de docenas de personas en un mercado de la ciudad. Tres semanas después el escuadrón desempeñó un destacado papel en una acción en la que fueron derribados cuatro aviones servios.



Los helicópteros Bell 412SP Arapahos de la Fuerza Aérea noruega apoyaron al Batallón nórdico de la ONU desplegado en Bosnia a partir de 1993 bajo el nombre de código *Nor-Air (Tim Ripley).*

En el espacio de aquel breve combate, el Capitán Bob *Wilbur* Wright se convirtió en el piloto de F-16 con mayor número de victorias de la USAF. En aquel momento, por razones de seguridad operativa, la USAF se negó a identificar públicamente a Wright debido a que todavía estaba realizando misiones sobre Bosnia formando parte de la operación *Deny Flight* de la OTAN. Su nombre se hizo público varios meses después, cuando la compañía Lockheed Fort Worth, fabricante del F-16, le concedió el Premio Dryen Semper Viper por "sus superiores cualidades como piloto".

Aquel fatal combate comenzó poco después de las 5:30 horas de la madrugada del 24 de febrero de 1994, cuando un avión Awacs de la OTAN detectó una formación de seis reactores que se dirigían a toda velocidad al Sur desde Banja Luka hacia Bosnia central. Después se supo que los SOKO HG-2 Galeb habían despegado de la base aérea de Udbina situada en la región de Krajina, en Croacia, controlada por los servios. Wright y el que entonces era su punto, el poco conocido Cap Scott O'Grady, estaban efectuando un vuelo de patrulla aérea de combate sobre Mostar, en el sureste de Bosnia, utilizando los indicativos radio Black 03 y 04. En aquel momento estaban encuadrados en el 526º FS, que estaba temporalmente destacado en Aviano desde su base de Ramstein. Desde el Awacs un controlador de caza transmitió a los dos pilotos el vector para interceptar a los aviones servios. Al mismo tiempo, el E-3A empezó a emitir por radio advertencias a los servios, ordenándoles que aterrizasen o saliesen de la zona de vuelo prohibido impuesta por la ONU o que, de lo contrario, serían atacados. No hubo respuesta a las advertencias.

Los helicópteros Boeing Chinook HC2 de la RAF formaron el componente de transporte pesado de la 24ª Brigada aeromóvil del Ejército británico, que desempeñó un papel fundamental en la Fuerza de Reacción Rápida de la ONU *(Centro de Producción de Medios de Comunicación del Mando Terrestre).*



A las 5:42 horas de la madrugada, Wright y O'Grady transmitieron nuevas advertencias a los servios, las cuales también fueron ignoradas. Esto sucedía poco después de que Wright hubiese visto a los aviones servios efectuar pasadas de bombardeo sobre una fábrica de armas situada en la ciudad de Novi Travnik que estaba bajo control musulmán. Wright vio explosiones en tierra y pidió permiso al Centro Combinado de Operaciones Aéreas de la OTAN

de Vicenza para atacar. Según las reglas de enfrentamiento de la ONU y de la OTAN, en aquellas circunstancias la OTAN podía seguir un procedimiento de "una sola llave", por lo que el Centro Combinado de Operaciones Aéreas pudo, casi inmediatamente, dar a Wright luz verde para reaccionar a esta flagrante violación de la zona de vuelo prohibido.



Un Sepecat Jaguar A de *l'Armée de l'Air* francesa durante una patrulla de apoyo aéreo próximo sobre Bosnia armado con *pods* de cohetes de vuelo libre *(Tim Ripley)*.

Los Galeb volaban ahora rumbo al Norte, al tiempo que intentaban descender a baja cota para utilizar el terreno montañoso para ocultar su presencia a la vigilancia de los radares de la OTAN. Pero Wright estaba ya situado detrás de sus colas. A las 5:45 horas lanzó su primer misil aire-aire avanzado de alcance medio (AMRAAM) AIM-120 contra los Galeb. El misil de guía radar semiactiva encontró rápidamente el camino a su objetivo alcanzando al primer Galeb, que volaba a unos 5.000 pies. Ahora los demás Galeb habían descendido a una altitud de pocos centenares de pies para tratar de escapar y regresar a Udbina. Wright continuó la persecución, llegando a tenerlos dentro de la distancia eficaz de empleo de sus misiles Sidewinder AIM-9; disparó dos de estos misiles buscadores de calor. Pudo ver cómo hacían impacto y convertían los aviones servios en bolas de fuego. Los pilotos de los F-16 no vieron abrirse ningún paracaídas. Con sus misiles casi agotados y el combustible a punto de agotársele, Wright tuvo que ceder su puesto en la persecución a O'Grady, que hasta entonces había actuando como escolta superior para su jefe de patrulla. O'Grady descendió para entrar en combate y disparó un Sidewinder pero el misil no adquirió el objetivo y falló el tiro. Los dos aparatos de la patrulla *Black* estaban ahora a punto de entrar en la condición "bingo" de combustible, así que se retiraron a repostar de un Boeing KC-135R Stratotanker que volaba en círculos orbitando sobre el Adriático. Otra pareja de F-16C del 526° FS, Knight 25 y 26,

Los McDonnell Douglas F-15E Strike Eagle de la 48ª Ala de caza de la USAF regresaron a la base aérea de Aviano, Italia, después de encabezar el ataque contra la base aérea de Udbina, situada en la región croata de Krajina controlada por los servios *(31º FW PA)*.



había recibido también del Awacs el vector para efectuar la interceptación. A las 5:50 horas Knight 25 consiguió situarse detrás de los tres Galeb que quedaban. Consiguió efectuar un buen enganche y derribó un aparato servio con un Sidewinder. Para entonces los servios estaban ya cerca de la frontera internacional y los F-16 tuvieron que dar por finalizada la persecución porque la OTAN no tenía autorización para atacar aviones fuera del espacio aéreo de Bosnia. Los pilotos servios consiguieron aterrizar a salvo en Udbina. A los pocos minutos la noticia de la primera acción militar ofensiva en la historia de la OTAN se extendió por todo el mundo. Wright y sus colegas concedieron después varias entrevistas a los medios de comunicación sobre el incidente, utilizando sus "indicativos radio" como medio de identificación, pero después regresaron discretamente a sus vuelos operativos.

GORAZDE, ABRIL DE 1994

Gracias a la nueva actitud "enérgica" adoptada por la OTAN y la ONU tanto en tierra como en el aire, la intervención internacional en Bosnia parecía que al fin empezaba a dar resultados. También parecía que estaba empezando a tomar forma un alto el fuego y una especie de plan de paz. Incluso los croatas y los musulmanes habían accedido a dejar de combatir entre sí y a unir sus fuerzas contra los servios. Pero los mandos de la ONU y de la OTAN no habían tenido en cuenta la influencia del jefe del Ejército servio de Bosnia, General Ratko Mladic, al que no le preocupaba lo más mínimo el plan de paz ni estaba dispuesto a que la ONU, la OTAN o cualquier otro le dijese lo que tenía que hacer. En abril ordenó a su ejército que lanzase una ofensiva con todos sus efectivos para tomar el enclave de Gorazde situado en el este de Bosnia. Aparte de un pequeño equipo de observadores militares y un equipo de control aéreo táctico británico no había ninguna unidad de la ONU en la zona, y pronto fueron el blanco del fuego servio.

A primeras horas de la tarde del 10 de abril, una pareja de F-16 del 512º FS estaba efectuando un vuelo de patrulla sobre Bosnia cuando llegó una llamada de socorro transmitida por un equipo del Servicio Aéreo Especial (SAS) británico que estaba recibiendo disparos de un carro de combate servio en Gorazde. El avión Lockheed EC-130E a bordo del cual estaba el Centro Aerotransportado de Mando y Control de la zona de combate dirigió a los dos F-16 que intentaron encontrar los carros de combate servios. Las nubes bajas les impidieron encontrar su objetivo principal, por lo que el equipo de control aéreo táctico del SAS británico les redirigió a un objetivo secundario, un puesto de mando de artillería. A pesar de las malas condiciones meteorológicas, los F-16 colocaron cuatro bombas de 227 kg Mk.82 sobre el objetivo, y consiguieron detener temporalmente el avance servio. Los ataques del Ejército servio de Bosnia continuaron al día siguiente, y una pareja de McDonnell Douglas FA-18A, del

Los aviones de Guerra electrónica Grumman EA-6B Prowler de la Marina y del Cuerpo de Marines de los EE.UU. apoyaron todas las operaciones aéreas aliadas importantes durante el año 1995 para neutralizar la amenaza de los misiles superficie-aire guiados por radar *(Tim Ripley)*.





Durante el verano de 1995, los helicópteros de transporte Mil Mi-26 de la Aviación del Ejército ucraniano tenían su base en Split, Croacia, para transportar ayuda humanitaria a Tuzla, en el norte de Bosnia, para miles de refugiados musulmanes que habían sido expulsados de Srebrenica después de que aquella "zona segura" fuese ocupada por los servios *(Tim Ripley)*.

VMFA-(AW)-251 del Cuerpo de Marines de los Estados Unidos repitieron el ataque.

Aquellos ataques aéreos, los primeros jamás realizados por aviones de la OTAN, calmaron temporalmente la situación, pero pocos días después los servios volvieron a atacar. Un avión de reconocimiento Etendard IV francés fue alcanzado por un misil buscador de calor mientras efectuaba repetidas pasadas para tratar de encontrar objetivos para las acciones de apoyo aéreo próximo. Su piloto consiguió salvarse eyectándose sobre territorio controlado por los bosnios, y más tarde fue extraído del enclave en un helicóptero Puma de la unidad del ALAT destacada en Split, junto con el equipo del SAS.

Con las fuerzas servias a punto de entrar en Gorazde, la OTAN impuso ahora otra zona de exclusión de armas alrededor del enclave y amenazó con llevar a cabo intensos ataques aéreos a menos que Mladic suspendiese su ofensiva. El general servio detuvo el ataque. Las tropas de la ONU entraron a la fuerza en el enclave y la crisis pasó. Ahora los frentes de Bosnia estaban extrañamente tranquilos.

UDBINA, NOVIEMBRE DE 1994

Los esfuerzos diplomáticos internacionales para mediar en un plan de paz fueron perdiendo gas al llegar el otoño.

Tras un ataque aéreo contra Udbina, de donde procedían los ataques aéreos servios y los posteriores ataques de la OTAN contra emplazamientos de armas antiaéreas del noroeste de Bosnia, los servios provocaron una escalada en el conflicto tomando como rehenes a más de 200 soldados de la ONU en los alrededores de Sarajevo. Los gobiernos occidentales se echaron atrás y se negaron a ver el farol de Mladic. Las operaciones aéreas de la OTAN se redujeron drásticamente y el Ejército servio de Bosnia liberó a sus rehenes.



Cazabombarderos Mikoyan MiG-21 bis con base en Pula, Split y Zagreb constituyeron la punta de lanza de la operación *Storm*, la ofensiva que derrotó decisivamente a las fuerzas servias de la región de Krajina *(31º FW PA)*.



El Cuerpo de Aviación del Ejército británico envió a Croacia a principios de 1995 los helicópteros Lynx AH.7 del 664º Escuadrón para apoyar al contingente británico de la ONU desplegado en Bosnia, proporcionándole una muy necesaria capacidad de respuesta armada rápida y de reconocimiento *(Tim Ripley)*.

EN AYUDA DE SARAJEVO

El factor que provocó el desencadenamiento de los ataques aéreos de la OTAN fue un ataque indiscriminado con granadas de mortero contra Sarajevo la mañana del 28 de agosto de 1995, que causó la muerte de 37 civiles y cientos de heridos. A las pocas horas la OTAN y las fuerzas de la ONU habían completado los preparativos para llevar a cabo una serie de ataques aéreos que cambiarían drásticamente el equilibrio militar en Bosnia. Se determinó que los servios eran los culpables del ataque con morteros, y la llave ONU-OTAN "de los bombardeos" fue accionada. Ahora los gobiernos occidentales no tenían otra alternativa más que apoyar a sus jefes militares. El reloj que marcaba la hora del lanzamiento de la operación *Deliberate Force* se había puesto en marcha.

Para la operación *Deliberate Force,* la USAF envió al aeropuerto de Pisa, en Italia, un destacamento de aviones nodriza McDonnell Douglas KC-10 Extender para aumentar drásticamente la capacidad de reabastecimiento en vuelo de los efectivos aéreos de la OTAN *(Tim Ripley).*

Durante el día 28 de agosto, en el Centro Combinado de Operaciones Aéreas de Vicenza se estaban haciendo los preparativos necesarios para reunir para la operación una fuerza de más de 350 aviones. Desde sus bases fueron enviados a Italia aviones de ataque y aviones nodriza para que el primer ataque pudiese realizarse a primeras horas del 30 de agosto. El jefe del Componente aéreo del Mando OTAN del sur de Europa, el TG de la USAF Mike Ryan voló hasta Vicenza para hacerse cargo personalmente del mando de la operación. La 5ª ATAF debía ejecutar el plan de ataque aéreo en coordinación con las fuerzas de la ONU del General Smith, a través del EM (Estado Mayor) del Cuartel General de Operaciones de la Fuerza de Reacción Rápida de la ONU, que tenía su base en Kiseljak, muy cerca de Sarajevo. En Vicenza, los miembros del EM aéreo, bajo el mando del director del Centro de Operaciones aéreas, el Cte. de la USAF Hal Hornburg, empezó a trabajar a pleno rendimiento para asignar las armas y los aviones disponibles a los objetivos. La flota aérea se organizó en una serie de grupos de ataque, en los que se combinaban los aviones encargados de lanzar bombas o disparar misiles con cazas, aviones con misión de supresión de las defensas aéreas enemigas, unidades de búsqueda y rescate en combate, y aviones nodriza para el abastecimiento de combustible en el aire, apoyados por aviones de reconocimiento. Cada uno de los grupos estaba formado por aviones pertenecientes a varias de las naciones que participaban en la operación de la OTAN.



Los McDonnell Douglas F/A18C Hornet armados con misiles antirradar AGM-88 HARM realizaron constantes patrullas para responder a la amenaza de los misiles superficie-aire contra los aviones aliados que operaban sobre Bosnia *(Tim Ripley)*.

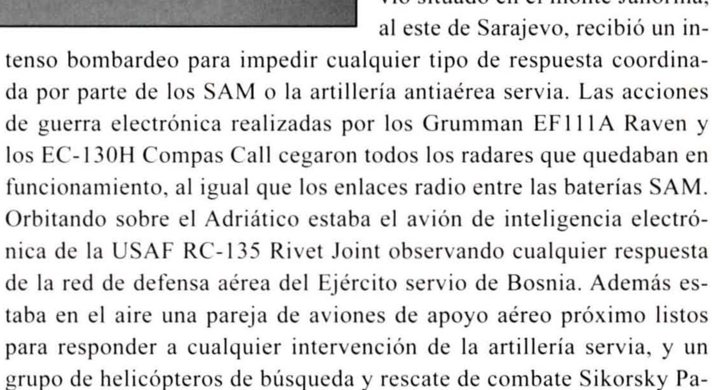
DEAD-EYE AL SURESTE

Los aviones de la OTAN empezaron a despegar a últimas horas del 29 de agosto, con destino a sus objetivos situados en el este de Bosnia. En la primera fase de la operación no se atacaron objetivos situados en el oeste de Bosnia. Los aviones nodriza de la USAF KC-135 y McDonnell Douglas KC-10 estaban orbitando sobre el Adriático, cerca de Split, para reabastecer de combustible al primer grupo de ataque compuesto por 14 aparatos con misión de supresión de las defensas aéreas enemigas (SEAD) y tres aviones de ataque. Los Hornet, F-16 y Grumman EA-6B Prowler, armados con misiles antirradar de alta velocidad (HARM) AGM-88 y bombas guiadas por láser Paveway, tenían la misión de dañar la red de defensa aérea integrada de los servios en el este de Bosnia. El grupo atacó 15 objetivos, entre los que estaban baterías de misiles superficie-aire, centros de comunicaciones, redes de radares y búnkeres de mando. Inmediatamente antes de producirse los ataques, aparatos de la Marina de guerra de los Estados Unidos lanzaron un enjambre de señuelos tácticos aéreos AGM-141, en un intento de obligar a las defensas aéreas del Ejército servio de Bosnia a que activasen su red de radares para que los HARM se enganchasen a la señal emitida por los radares activos. Pero los servios mantuvieron su disciplina y no mordieron el anzuelo.



Durante 1995, los McDonnell Douglas F/A-18D Hornet biplazas del VMFA(AW)-533 del Cuerpo de Marines de los EE.UU. proporcionaron una auténtica capacidad multimisión a las operaciones de la OTAN, ya que realizaron misiones con misiles aire-aire AIM-9 Sidewinder, bombas guiadas por láser Paveway y armas antirradar AGM-88 HARM *(Tim Ripley)*.

Las primeras bombas cayeron poco después de las 2 de la madrugada del 30 de agosto sobre una batería de misiles superficie-aire (SAM) emplazada al norte de Sarajevo. El principal búnker de control de defensa aérea servio situado en el monte Jahorina, al este de Sarajevo, recibió un intenso bombardeo para impedir cualquier tipo de respuesta coordinada por parte de los SAM o la artillería antiaérea servia. Las acciones de guerra electrónica realizadas por los Grumman EF111A Raven y los EC-130H Compas Call cegaron todos los radares que quedaban en funcionamiento, al igual que los enlaces radio entre las baterías SAM. Orbitando sobre el Adriático estaba el avión de inteligencia electrónica de la USAF RC-135 Rivet Joint observando cualquier respuesta de la red de defensa aérea del Ejército servio de Bosnia. Además estaba en el aire una pareja de aviones de apoyo aéreo próximo listos para responder a cualquier intervención de la artillería servia, y un grupo de helicópteros de búsqueda y rescate de combate Sikorsky Pave Low III MH-53J y aviones nodriza HC-130 cuya intervención no fue necesaria.



Ataques contra Sarajevo



Aviones de varias fuerzas aéreas aliadas formaban parte de los grupos de ataque combinados durante la operación *Allied Force.* Aquí vemos a un Lockheed Martin F-16A Fighting Falcon del 322º Escuadrón holandés realizando una patrulla de apoyo aéreo próximo junto a un Dassault Mirage 2000D de la *3ª Escadre de Chasse* de *l'Armée de l'Air* francesa *(Tim Ripley).*

A continuación la 5ª ATAF de la OTAN envió al primero de los cinco grupos de ataque que entrarían en acción aquel día sobre Sarajevo. Las cámaras de televisión filmaron al primer grupo atacando objetivos situados en los alrededores de Sarajevo en medio de la oscuridad de la noche. Se distinguían las imágenes fantasmales de los Hornet disparando bengalas señuelo mientras lanzaban bombas guiadas por láser contra los objetivos situados en los montes que rodean la capital bosnia. La ciudad retumbó con las enormes explosiones al ser alcanzados los depósitos de municiones servios, junto con sus emplazamientos de baterías SAM y puestos de mando.

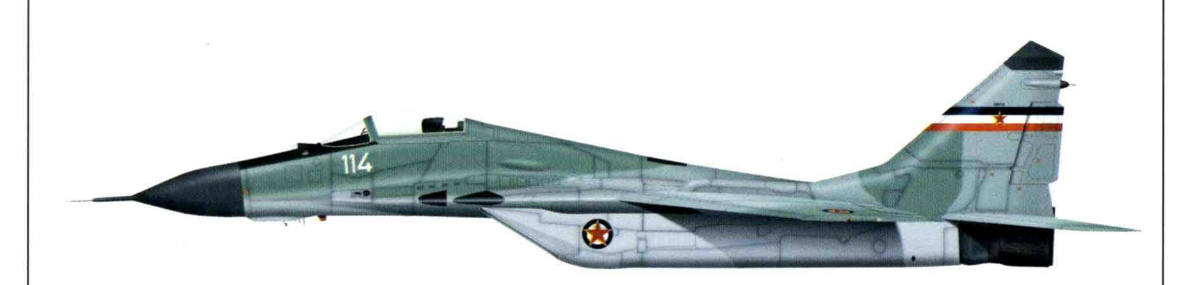
El Grupo de ataque *Alfa* sobre Sarajevo estaba formado por 10 aparatos de ataque y cuatro aviones SEAD. Entonces la artillería de las fuerzas de la ONU, emplazada en el monte Igman, se unió al bombardeo durante más de una hora, efectuando unos 600 disparos contra las posiciones de artillería y los carros de combate servios desplegados en el frente. Al despuntar el alba, Sarajevo se estremeció con los ataques del Grupo de ataque *Bravo* que entraba en acción atacando más depósitos de municiones.

Cinco horas después, los 12 aparatos del Grupo de ataque *Charlie* fueron enviados a bombardear depósitos de municiones y los almacenes de abastecimiento situados en las proximidades de Pale, la capital de los servios de Bosnia. Un Mirage 2000N K-2 francés perteneciente al EC2/3 *Champagne* fue alcanzado por un misil portátil buscador de calor. Sus tripulantes se eyectaron y fueron capturados, pero no fueron liberados hasta el mes de diciembre después de la firma de los acuerdos de paz de Dayton.

La OTAN continuó con su campaña de bombardeos, y, por la tarde, el Grupo de ataque *Delta* atacó más depósitos de municiones. Durante la mañana, fueron enviados dos Grupos de SEAD de zona formados por 12 y 25 aparatos, respectivamente, para responder a la amenaza de los SAM servios. Por la tarde se repitió esta acción, y en esa ocasión se enviaron otros dos Grupos de SEAD de zona compuestos por 19 y 6 aparatos en cada patrulla. Los Hornet de la Marina y del Cuerpo de Marines de los Estados Unidos y del Ejército del Aire español, junto con Prowler de la Marina norteamericana fueron los encargados de llevar a cabo estas misiones, pero las defensas aéreas del Ejército servio de Bosnia permanecieron "agazapadas" y no intentaron desafiar a los aviones de la OTAN.

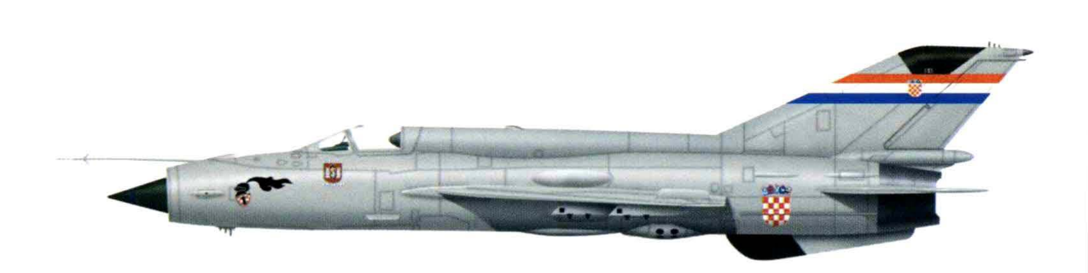
Apoyo aéreo próximo sobre Sarajevo

A lo largo del día se mantuvo una constante presencia de aviones de apoyo aéreo próximo sobre Sarajevo para proteger a las tropas de la ONU. En esa acción participaron 60 aviones que se turnaron en una ruta de patrulla sobre ciudad entre las 4:30 de la madrugada y la media noche. Durante las horas de luz, parejas de A-10A de la USAF y F-16 holan-



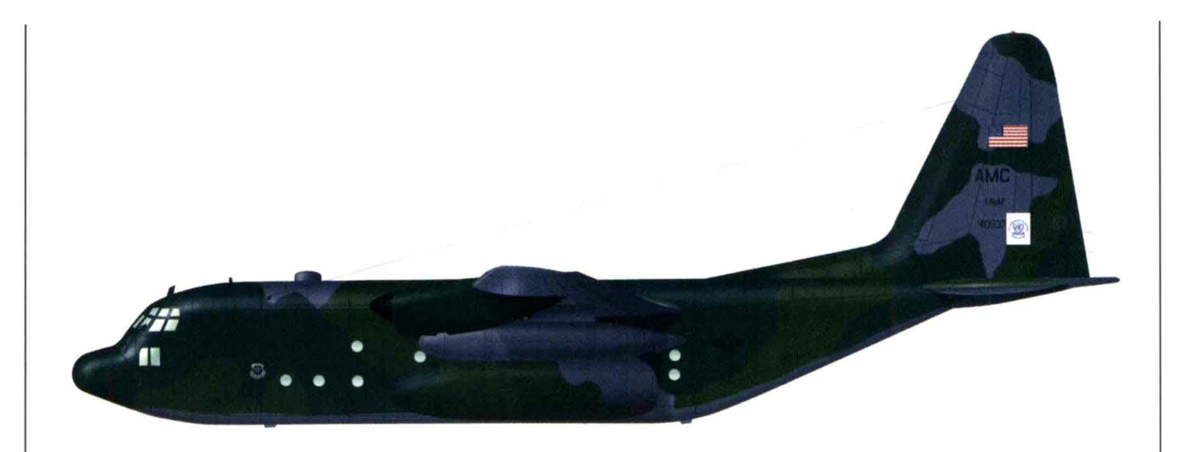
Mikoyan MiG-29, Nº de serie: 18114, 127º Escuadrón de Caza *Knights,* Jugoslavensko Ratno Vazduhoplovsto (JRV) (Fuerza Aérea yugoslava), base aérea de Batajnica, Belgrado, Servia, julio de 1991

A partir de 1987, la Fuerza Aérea yugoslava recibió 14 MiG-29 monoplaza y un par de aparatos de la versión biplaza. Estos aviones entraron en acción en las guerras de Eslovenia, Croacia y Bosnia entre 1991 y 1992, principalmente en su configuración de ataque a tierra. En la guerra de 1999 en Kosovo, el 127º Escuadrón fue el que presentó una mayor resistencia a las fuerzas aéreas de la OTAN, a consecuencia de lo cual perdió seis aparatos en combates aéreos contra cazas de la USAF y de la F.A. holandesa. El número de aparatos destruidos en tierra según los informes de la OTAN parecía indicar que todos los MiG-29 yugoslavos habían sido destruidos; pero al menos uno de ellos ha sido visto en vuelo después del final de la guerra, tras lo cual se ha sabido que los yugoslavos crearon una gran cantidad de MiG-29 señuelo dotados con fuentes generadoras de calor para confundir a la inteligencia de la OTAN.



Mikoyan Gurevich MiG-21bis, Nº de serie:103, 1er Escuadrón de caza, Hrvatsko Ratno Zrakoplvstvo (HRZ) (Aviación de Guerra Croata), Aeropuerto de Pleso, Zagreb, Croacia, junio de 1992

El MiG-21 "103" fue el tercer avión de caza a reacción que llevó los emblemas de la Aviación de Guerra croata cuando se creó la fuerza aérea de esta joven república independiente en 1992. Este MiG-21, que anteriormente había pertenecido a la Fuerza Aérea yugoslava y había llevado el número de serie 17167, fue llevado en mayo de 1992 al aeropuerto croata de Split por un piloto que había desertado de la F.A. yugoslava. Inmediatamente fue pintado con las insignias croatas y entró en acción durante los primeros días de la guerra en Bosnia. El 1er Escuadrón de caza no tardó mucho en ser conocido por el sobrenombre de *Los Caballeros Negros* al cual hace alusión la insignia del caballero que lleva pintada en el morro. También lleva pintado el lema Ostventnik Vukovara (Vengador de Vukovar) en honor a la ciudad sitiada de Vukovar. Tres años después los croatas habían adquirido ya unos 40 MiG-21 que habían pertenecido a Ucrania, y que fueron asignados a los Escuadrones de caza 21º y 22º a tiempo de participar en la ofensiva conocida como operación *Storm* cuyo objetivo era que Zagreb consiguiese hacerse con el control sobre la región de Krajina.



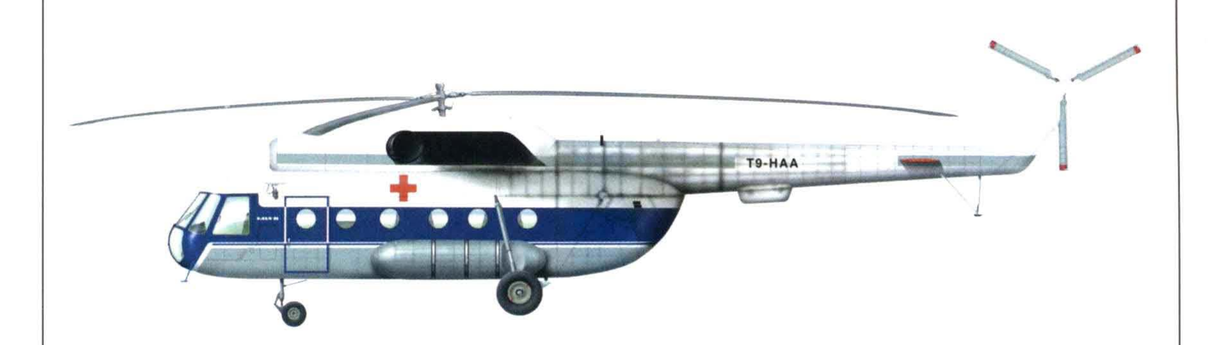
Lockheed C-130E Hércules, Nº de serie 40537, 317ª Ala de Transporte, Zagreb, Croacia, julio de 1992, operación *Provide Promise*

Mientras la intervención internacional en la guerra de Bosnia iba ganando impulso durante el verano de 1992, los aviones de transporte Lockheed C-130E Hércules del 37º Escuadrón de Transporte Aéreo, "las moscas de cola azul", fueron los primeros aviones de la USAF que aterrizaron en Sarajevo para transportar ayuda humanitaria. Cuando se hizo evidente que aquel puente aéreo no iba a ser una operación de una semana, la USAF ordenó que se enviasen refuerzos al 37º Escuadrón con base en Rhein-Main para que la unidad pudiese mantener el ritmo que la operación requería. Esta misión fue encomendada a la 317ª Ala de Transporte Aéreo de la base de la Fuerza Aérea norteamericana de Pope, que se trasladó a Rhein-Main para trabajar codo con codo con el 37º Escuadrón. Las dos unidades combinaron su personal y sus aparatos para llevar a cabo las misiones con destino a Sarajevo, que hacían escala en Zagreb o Split, en Croacia, para recoger *pallets* cargados con ayuda humanitaria procedente de los almacenes del Alto Comisariado de las Naciones Unidas para los refugiados (ACNUR).



Lockheed Hércules C.Mk.1P, Nº de serie: XV206, Escuadrilla de Fuerzas Especiales, 47º Escuadrón de la RAF, Aeropuerto de Sarajevo, Bosnia, julio de 1992, Transporte Aéreo de ayuda humanitaria del ACNUR

La RAF se unió a la operación de transporte aéreo del ACNUR para socorrer a Sarajevo durante los primeros días de julio de 1992 junto con los aviones franceses y norteamericanos. La Escuadrilla de Fuerzas Especiales del 47º Sqn. mantuvo permanentemente uno de sus aviones en el aeropuerto de Pleso, en Zagreb, y posteriormente en el aeropuerto de Ancona-Falconara, situado en la costa italiana del Adriático, que realizó a diario vuelos de ayuda al aeropuerto de Sarajevo durante más de tres años. Al escuadrón se le encomendó esta tarea porque sus aviones estaban equipados con equipos especiales capaces de evitar que fuesen alcanzados por los misiles buscadores de calor que rodeaban el aeropuerto de Sarajevo. Para las tripulaciones de la RAF era algo corriente tener que lanzar *chaff* para romper el "enganche radar" de los cañones antiaéreos con puntería dirigida por radar.



Mil Mi-8MTV, Nº de serie: T9-HAA, Fuerza Aérea del Ejército de la República de Bosnia-Herzegovina (BiH), Medjugorje, noviembre de 1993

A lo largo de toda la guerra de Bosnia, el Gobierno de Sarajevo utilizó helicópteros Mil Mi-8 para mantener la comunicación con los enclaves aislados situados detrás de las líneas servias y croatas. La mayoría de ellos habían sido adquiridos en el mercado negro del este de Europa y procedían de fuentes rusas y checas. El T9-HAA, que anteriormente había sido propiedad de la línea aérea soviética Aeroflot, fue requisado por fuerzas croatas en Medjugorje cuando llegó a esa ciudad croata, cercana a Mostar, para realizar un frustrado intercambio de prisioneros.



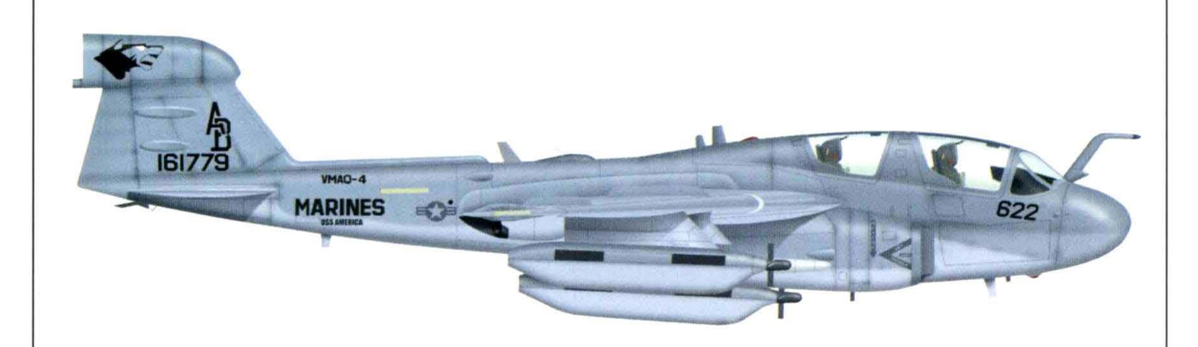
Westland Sea King HC.Mk.4, 845º Escuadrón Aeronaval, Royal Navy británica, acuartelamiento de Divulji, Split, Croacia, septiembre de 1994

En el otoño de 1992, los Sea King de la Royal Navy pintados de blanco establecieron su base temporal en el acuartelamiento de Divulji, próximo a la ciudad de Split, en la costa croata del Adriático, para apoyar al contingente británico de la Fuerza de Protección de Naciones Unidas (UNPROFOR). El escuadrón mantuvo su destacamento en Split durante ocho años para apoyar primero a las tropas de la ONU y después a las de la OTAN desplegadas en Bosnia. Su misión principal era la de evacuación de bajas, aunque durante los primeros días del despliegue de la Fuerza de Implementación de la OTAN (IFOR) el escuadrón fue empleado en misiones de proyección de fuerza transportando las piezas de campaña de 105 mm de la Royal Artillery a nuevas posiciones, para disuadir a las fuerzas locales de realizar acciones hostiles. A partir de diciembre de 1995 los Sea King del escuadrón fueron repintados de color verde oliva con manchas de camuflaje "de tigre" blancas para reflejar la nueva capacidad ofensiva de las fuerzas de la OTAN.



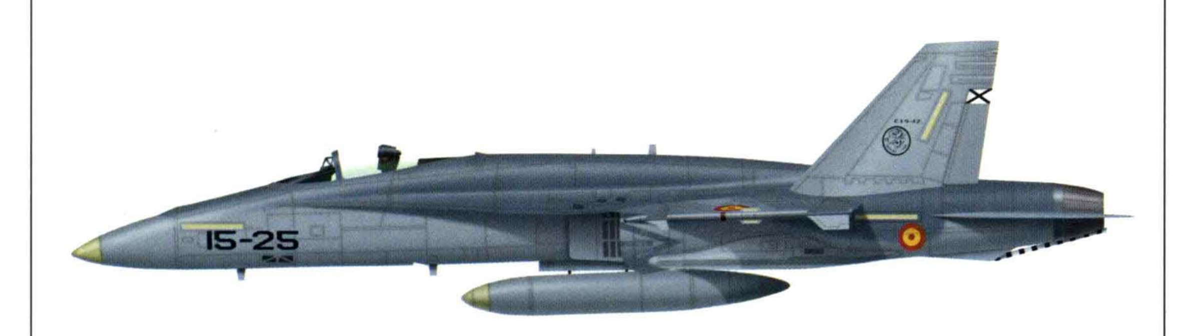
Lockheed Martin F-16C Block 40, Nº de serie: AF89001, 31ª Ala de caza, USAF, base aérea de Aviano, Italia, abril de 1994

La 31ª Ala de caza estableció su base en la base aérea de Aviano, Italia, en abril de 1994 para materializar una presencia permanente de aviones de combate de la USAF en la región sur de la OTAN. Durante los conflictos de Bosnia y Kosovo la 31ª Ala estuvo siempre en el centro de la acción, pues sus escuadrones de caza 510º y 555º llevaron a cabo una amplia gama de misiones. La unidad perdió dos de sus aparatos sobre los Balcanes, uno de ellos el pilotado por el Cap Scott O'Grady en junio de 1995.



Grumman EA-6B Prowler, Nº de serie 161779, 4º Escuadrón de Guerra Electrónica Táctica del Cuerpo de Marines, Cuerpo de Marines de los Estados Unidos (VMAQ-4), USS *America*, operación *Deliberate Force*, septiembre de 1995

Las misiones de supresión de las defensas aéreas enemigas (SEAD) para apoyar las operaciones aéreas aliadas sobre los Balcanes eran consideradas esenciales por los mandos superiores norteamericanos, conscientes de que la opinión política en Washington consideraba inaceptables las bajas causadas por el fuego enemigo. A consecuencia de ello, los escuadrones de Prowler de la Marina y del Cuerpo de Marines de los EE.UU. realizaron un enorme número de misiones sobre los Balcanes, desde que los primeros EA-6B fueron desplegados en la base aérea de Aviano durante la crisis de Bihac en noviembre de 1994. El VMAQ-4 operó sobre Bosnia en 1995 y durante los últimos días de la operación *Deliberate Force*. Entre sus misiones estuvo la de atacar los radares del Ejército servio de Bosnia que iluminaban a los aviones de la OTAN durante el mes de octubre de 1995.



McDonnell Douglas EF-18B+ Hornet, Nº de serie: CE. 15-12 en cola / 15-25 en morro, Ala 15, Ejército del Aire (Fuerza Aérea española), operación *Deny Flight,* enero de 1995

La participación española en las operaciones de mantenimiento de la paz en Bosnia comenzó en 1992, con el despliegue de un contingente del Ejército de Tierra en la ciudad de Mostar. Los aviones de combate del Ejército del Aire español no participaron en las operaciones aéreas de la OTAN sobre los Balcanes hasta el mes de noviembre de 1994, durante el cual fue enviado un destacamento de Hornet a la base aérea de Aviano, Italia. A lo largo del año 1995, las dos Alas de Hornet del Ejército del Aire, la 12 y la 15, se fueron turnando en el envío de sucesivos destacamentos para participar en las operaciones de la OTAN. Los Hornet españoles participaron en el ataque aéreo del mes de mayo de 1995 contra los depósitos de munición de Pale, la primera acción ofensiva del Ejército del Aire desde la II Guerra Mundial. Algunos meses después, los pilotos españoles volvieron a entrar en acción durante la operación *Deliberate Force* y también en 1999 participaron en la operación *Allied Force.*



Dassault Mirage 2000D, Nº de serie: 3-XB, 3e Escadron de Chasse *Ardennes,* de la 3ª Escadre de Chasse (EC3/3), operación *Deliberate Force,* septiembre de 1995

La participación de la Fuerza Aérea francesa en las operaciones en los Balcanes se remonta a los primeros días del despliegue de las tropas de la ONU para proteger el aeropuerto de Sarajevo. Los aviones de ataque Mirage 2000D operaron desde la base aérea de Istrana en Italia durante las operaciones *Deliberate Force* y *Allied Force,* utilizando municiones guiadas de precisión, como los misiles guiados por láser AS-30L y las bombas guiadas por láser de la serie Paveway. En agosto de 1995 se perdió un Mirage 2000 cuando realizaba una misión de bombardeo sobre Pale.



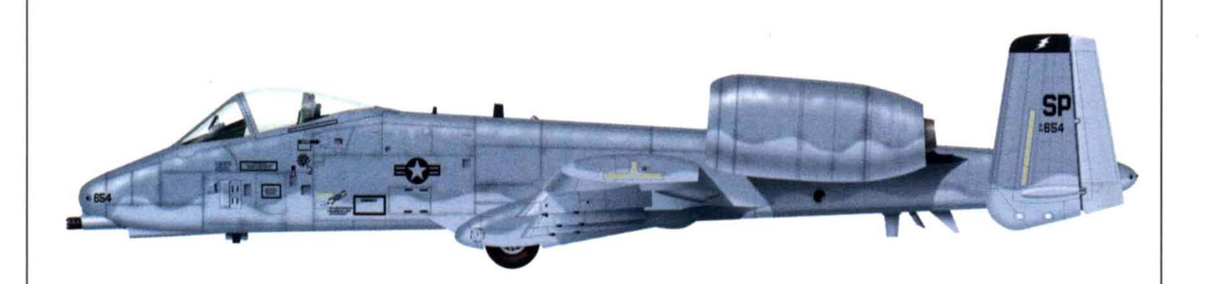
McDonnell Douglas F/A-18C Hornet, Nº de serie 164632, 87 Escuadrón de Cazas de Ataque (VFA-87)/8ª Ala Aérea Embarcada (CVW-8), USS *Theodore Roosevelt,* operación *Allied Force,* mayo de 1999

A lo largo de la pasada década, el USS *Theodore Roosevelt* ha prestado servicio con intensidad en los Balcanes, después de haber llegado a la zona en la primavera de 1993, durante la crisis de Srebrenica. Este avión realizó algunas de las primeras misiones de patrulla aérea de combate sobre Bosnia de la operación *Deny Flight* en abril de 1993 y estuvo al frente del primer grupo de ataque que entró en acción sobre Bosnia durante la primera noche de la operación *Deliberate Force* en agosto de 1995. El portaaviones había realizado una rápida travesía transatlántica para intervenir en la operación *Allied Force* en abril de 1999. El Hornet 164632 está pintado con los colores del aparato del CAG del CVW-8, ya que era el avión asignado al CN Dale Lyle *Sparky,* que era el jefe del Ala aérea del *Roosevelt.*



British Aerospace Harrier GR.Mk 7, Nº de serie: ZD437, 1er Escuadrón (de Caza) de la RAF, base aérea de Gioia del Colle, Italia, operación *Allied Force,* mayo de 1999

Los Harrier de la RAF operaban desde la base aérea italiana durante toda la operación *Allied Force,* y llegaron a realizar más de 800 misiones contra objetivos servios situados en Kosovo y en el sur de Yugoslavia. Antes del final de la guerra, en junio de 1999, el destacamento de Harrier de la RAF había aumentado hasta 16 aparatos. Las principales armas de los Harrier eran las bombas guiadas por láser de la serie Paveway y las RBL-755.



Fairchild A-10A Warthog, Nº de serie 80654, 91º Escuadrón de caza, USAF, base aérea de Gioia del Colle, Italia, mayo de 1999, operación *Allied Force*

Durante la campaña de Kosovo, los Warthog fueron los principales aviones de ataque a tierra de la USAF, y realizaron misiones diarias contra las unidades del Ejército servio desplegadas en aquella provincia yugoslava. Durante las primeras semanas de la guerra, el 81º Escuadrón operó desde la base aérea de Aviano, en el norte de Italia, pero a finales de abril fue trasladado a Gioia del Colle para reducir los tiempos de tránsito hasta Kosovo. Un ala mixta de reserva fue desplegada en Sicilia durante el mes de mayo para duplicar el número de A-10 a disposición de los mandos aliados. Los Warthog llevaron a cabo algunas de las misiones más peligrosas, ya que era frecuente que descendiesen hasta las zonas de alcance eficaz de las armas antiaéreas para localizar objetivos para otros bombarderos aliados. Un A-10A recibió un impacto directo en uno de sus motores, a pesar de lo cual consiguió realizar un aterrizaje forzoso en el aeropuerto de Petrovec, en Macedonia, demostrando así la reputación de este avión de ser capaz de absorber severos daños en combate y continuar en vuelo a pesar de ello.



Boeing Chinook HCMk.2, 27º Escuadrón, RAF, Camp Piper, Macedonia, 11 de junio de 1999

Los Chinook de la RAF desempeñaron un papel muy destacado en la operación de inserción de la OTAN en Kosovo en junio de 1999. Transportaron a las tropas de la 5ª Brigada Aerotransportada del Ejército británico para ocupar las alturas que dominan la garganta de Kacanik, a lo largo de la cual debían pasar las tropas de la OTAN para entrar en la provincia. Todos los aparatos que participaron en la operación fueron equipados con los módulos de defensa completos y con minicañones en las puertas. Los ocho Chinook que fueron desplegados en Macedonia para la operación llevaban los distintivos de invasión en forma de V invertida de la OTAN.



Mil Mi-24P, Distrito Militar de Moscú, Aviación del ejército de la Federación Rusa, aeropuerto de Prístina, Kosovo, agosto de 1999

La participación rusa en la operación internacional de mantenimiento de la paz en Kosovo ha sido muy intensa desde junio de 1999, ya que en aquella provincia administrada por la ONU han sido desplegados más de 3.000 soldados. Los helicópteros con base en el aeropuerto de Prístina se utilizaron para apoyar a los tres batallones de paracaidistas rusos desplegados en Kosovo, y para llevar a cabo misiones de escolta a convoyes y de reconocimiento. El destacamento de aviación se formó a partir de efectivos procedentes de diversas unidades del Distrito Militar de Moscú. Muchos de sus pilotos y tripulantes eran veteranos de los conflictos de Chechenia y de Afganistán.



Bell OH-54D Kiowa Warrior, Nº de serie 40174, Patrulla Dark Horse, 1er Escuadrón del 4º Regimiento de Caballería del Ejército de los EE.UU. Camp Bondsteel, Kosovo, febrero de 2000

Para apoyar al contingente de mantenimiento de la paz de 6.000 soldados del Ejército de los EE.UU. de la Agrupación Táctica Falcon, una potente agrupación de helicópteros estableció también su base en Camp Bondsteel, en el sureste de Kosovo. A los Kiowa Warrior se les encomendó el cometido de realizar misiones de reconocimiento en las proximidades de los puntos de violencia étnica más conflictivos o a lo largo de la sensible "frontera" entre Kosovo y Servia. El mástil de estos helicópteros lleva montados sensores de imagen térmica que se utilizan para registrar en vídeo los incidentes para su posterior análisis por los expertos en inteligencia de la OTAN.



En 1992, los C.160 Transalls C.160 de *l'Armée de l'Air* francesa fueron los primeros aviones de transporte occidentales que aterrizaron en Sarajevo para iniciar el puente aéreo de ACNUR a la ciudad, que se prolongó durante más de tres años *(Tim Ripley)*.



Los aviones Grumman A-6E Intruder realizaron misiones de apoyo aéreo próximo sobre Bosnia durante el verano de 1993 operando desde el USS *Theodore Roosevelt (Tim Ripley)*.



En febrero de 1995, el portaaviones de la Royal Navy HMS *Illustrious* fue enviado al mar Adriático llevando a bordo una unidad de BAe Sea Harrier F/A 2, en el que sería el primer despliegue operativo de este modelo de avión *(BAe)*.



Para la operación *Deliberate Force*, en agosto de 1995, un escuadrón de McDonnell Douglas F/A-18C Hornet del Cuerpo de Marines de los EE.UU., el VFMA-251, fue embarcado a bordo del portaaviones USS *América (Tim Ripley)*.

Los Sea King del 845º Escuadrón Aeronaval de la Royal Navy transportaron hasta sus asentamientos las piezas de artillería de la Royal Artillery cuando las tropas británicas de IFOR se adentraron hacia el noroeste de Bosnia durante el mes de diciembre de 1995 *(LA (Phot) Terry Morgan / Royal Navy)*.



Los Boeing B-52 Stratofortress de la USAF que operaban desde la base aérea de la RAF en Fairford, en Gran Bretaña, dispararon unos 72 misiles de crucero AGM-86 contra objetivos yugoslavos *(US DoD/JCC(D))*.



En 1999 los cazas de superioridad aérea McDonnell Douglas F-15C Eagle del 493º Escuadrón de caza derribaron cuatro MiG-29 durante la operación *Allied Force (US DoD/JCC(D))*.



Los helicópteros de ataque McDonnell Douglas AH-64A Apache y los helicópteros de transporte UH-60 del Ejército norteamericano llegaron al aeropuerto de Rinas en Tirana en abril de 1999, durante el despliegue de la Agrupación táctica Hawk *(US DoD/JCC(D))*.



En 1999 los aviones interferidores de guerra electrónica Grumman EA-6B Prowler tenían que acompañar a cada uno de los grupos de ataque de la OTAN que se dirigían hacia el espacio aéreo yugoslavo para neutralizar los radares de dirección de tiro de los misiles SAM *(US DoD/JCC(D))*.



En 1999 los Lockheed Martin F-16CJ Fighting Falcon de los escuadrones de caza 23 y 78, con base en la base aérea de Aviano, Italia, llevaron el peso de las operaciones de la OTAN para la supresión de las defensas aéreas enemigas durante las primeras semanas de la operación *Allied Force (US DoD/JCC(D))*.

deses llevaron el peso de la misión y en varias ocasiones dispararon misiles Maverick guiados por láser. Las posiciones de la artillería servia, de morteros, de carros de combate, además de equipos de lanzadores de misiles antiaéreos y búnkeres, fueron atacados para responder a las peticiones de ayuda de los equipos de control aéreo táctico de la ONU. Cuando no estaban ocupados respondiendo al fuego servio, los aviones de apoyo aéreo próximo eran dirigidos contra varios objetivos fijos situados en la zona de Sarajevo. Por la noche, los Lockheed AC-130H Spectre de ataque fueron los encargados de atacar y desalojar cualquier asentamiento de armas servio que se le ocurriese revelarse. El Grupo de ataque *Echo* atacó otro depósito de municiones poco después de las 7 de la mañana para completar las acciones de ataque del primer día. Mientras tanto en Vicenza, el equipo de planeamiento de Ryan estaba ya trabajando a pleno rendimiento para preparar mensaje de asignación de misión aérea para el día siguiente. A primeras horas de la noche los aviones ya estaban siendo preparados y las tripulaciones asistían al *briefing* para distribuir las misiones de los cinco grupos de ataque del día siguiente. Los objetivos volverían a ser los búnkeres de municiones y los depósitos de abastecimiento servios situados en torno a Sarajevo y Pale. Se trataba de objetivos fáciles y eran ideales para ser destruidos desde el aire por municiones guiadas de precisión.



Los BAe Harrier GR7 de la RAF llevaron el peso del esfuerzo ofensivo británico durante la operación *Deliberate Force,* armados con bombas guiadas por láser y con "bombas de hierro" convencionales *(Jeremy Flack).*

Pausa en los bombardeos

A primeras horas del 1 de septiembre la OTAN suspendió sus operaciones durante 48 horas para dar tiempo a los servios para retirar sus armas pesadas de los alrededores de Sarajevo. A pesar de que los servios hicieron desfilar algunos carros de combate delante de las cámaras de televisión, la OTAN y la ONU consideraron que los servios no habían cumplido con la exigencia de retirar todas las armas pesadas fuera de la zona de exclusión de 20 km antes de las 11 de la noche del 4 de septiembre. En consecuencia los aviones de ataque de la OTAN recibieron la orden de entrar de nuevo en acción.

Durante la jornada del 5 de septiembre cuatro grandes grupos atacaron una serie de objetivos situados en las proximidades de Sarajevo, entre los cuales estaban el acuartelamiento de Lukovica y un importante complejo de almacenamiento de municiones en Hadizci. Al ser alcanzados los objetivos, se produjeron unas enormes explosiones que indicaban que las bombas guiadas por láser habían caído sobre búnkeres llenos de municiones, y no sobre unas instalaciones vacías. Los grupos de ataque estaban compuestos por unos 20 aparatos cada uno, así que parecía que estaba cayendo una lluvia constante de bombas sobre las posiciones del Ejército servio de Bosnia en los alrededores de Sarajevo. La llegada de una espesa cubierta de nubes sobre la ciudad por la tarde fue lo que libró a los servios de sufrir una destrucción aún mayor.



El 10 de septiembre, la torre de comunicaciones y el complejo de instalaciones de radar de Lisna fueron alcanzados por misiles de ataque a tierra Tomahawk disparados desde el USS *Normandy*, con lo que las comunicaciones servias en el oeste de Bosnia quedaron interrumpidas justo en el momento en que la ofensiva terrestre croata empezaba a ganar impulso. Esta es la fotografía tomada después del ataque desde un UAV Predator de General Atomics *(US DoD/JCC(D))*.

Otros aviones de ataque se adentraron más lejos en el este de Bosnia, para atacar objetivos como el complejo de búnkeres del monte Hahorina, centros de comunicaciones situados cerca de Tuzla, un depósito de municiones en Visegrad y el complejo de búnkeres del puesto de mando alternativo del Ejército servio de Bosnia situado en Hans Pijesak. Pero el mal tiempo hizo que muchos aviones tuviesen que regresar a la base llevando todavía a bordo su carga de bombas. Durante la jornada los grupos de ataque contaron con el apoyo de unos 50 aviones con misión SEAD.

Las líneas de comunicación servias fueron las siguientes en ser atacadas, y el 6 de septiembre fue alcanzado y gravemente dañado el puente de Foca sobre la carretera. Durante el día el mal tiempo impidió que la OTAN llevase a cabo la mayoría de los ataques previstos, pero al llegar la noche el tiempo se despejó y la OTAN volvió a reanudar sus acciones ofensivas.

Holbrooke entra en escena

Cuando los bombarderos de la OTAN se estaban quedando sin objetivos que atacar, el enviado de paz norteamericano, Richard Holbrooke, fue enviado a Belgrado para intentar convencer a Milosevic de que persuadiese a Mladic para que levantase el cerco de Sarajevo. Los rápidos avances croatas, facilitados por los ataques aéreos de la OTAN contra la zona de Banja Luka, Tuzla y Doboj, habían conseguido por fin convencer a Mladic de que tenía que aceptar un acuerdo. Milosevic le había amenazado con abandonar a su suerte al Ejército servio de Bosnia a menos que se aviniese a firmar un acuerdo para retirar sus cañones de Sarajevo. Ante la falta de alternativas, Mladic accedió. Cuando se conoció la noticia del acuerdo el 14 de septiembre, la 5ª ATAF volvió a adoptar una postura de alerta terrestre para las acciones de sus aviones de ataque. A partir de ese momento se mantuvo sobre Bosnia una intensa presencia aérea para buscar nuevos objetivos y para estar preparados a prestar apoyo aéreo próximo a las tropas de la ONU que estaban en tierra.

Se dio a los servios un plazo, hasta las 10 de la noche del día 16 de septiembre, para retirar todas sus armas pesadas de Sarajevo y situarlas fuera del radio de 20 km de la zona de exclusión. Pero este plazo fue después ampliado en 72 horas más, ya que muchos de los carros de combate servios estaban averiados y había escasez de combustible para los camiones que debían remolcar las piezas de artillería. Los aviones de reconocimiento de la OTAN y los UAV Predator se mantuvieron muy activos para verificar que se estaba llevando a cabo una auténtica retirada y no se trataba de otra maniobra de propaganda de los servios.

Entonces empezó una carrera para activar de nuevo el puente aéreo de ACNUR que había estado suspendido desde el mes de abril a cau-

sa de los continuos e intensos combate que se producían en los alrededores del aeropuerto. El honor de ser el primero en aterrizar en el aeropuerto de Sarajevo el 15 de septiembre, le correspondió a un C-130 de *l'Armée de l'Air* a bordo del cual viajaba el ministro de Defensa francés que realizó una visita para elevar la moral de la guarnición de las fuerzas de la ONU, predominantemente francesa, que había estado aislada casi por completo desde el mes de mayo. Al día siguiente el puente aéreo estaba funcionando a pleno rendimiento y ocho aviones de transporte aterrizaron en el destrozado aeropuerto de Sarajevo.

Ahora el centro principal desde el que se dirigían los esfuerzos de ACNUR estaba en Ancona, Italia, donde los C-130 canadienses y de la USAF se unieron a sus colegas franceses, junto con los C.160D alemanes. El objetivo de ACNUR era conseguir que la ciudad recibiese diariamente de 8 a 10 vuelos. También los Il-76 pintados de blanco de la Fuerza de Protección de Naciones Unidas empezaron a utilizar el aeropuerto para llevar los muy necesarios suministros para la guarnición de la ONU. Al cabo de pocos días, los convoyes por carretera tenían acceso libre a la ciudad, lo cual redujo la necesidad del puente aéreo, pero ACNUR lo mantuvo todavía durante tres meses más hasta vaciar sus grandes almacenes de Ancona y Split.

La reapertura del aeropuerto de Sarajevo fue el primer signo tangible de que la operación *Deliberate Force* había producido algún efecto en la actitud del Ejército servio de Bosnia.

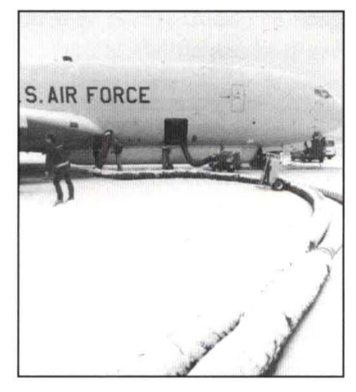
La última misión de ataque de la OTAN durante la guerra tuvo lugar el 9 de octubre de 1995 en respuesta a un ataque de la artillería de los servios de Bosnia contra la base de las Naciones Unidas en Tuzla. Un F-16 del 510º Escuadrón de caza de la USAF, que operaba dirigido por un equipo de control aéreo táctico danés que actuaba desde tierra, consiguió encontrar la batería de artillería servia que había efectuado el ataque cerca del monte Zep. El "Buitre" disparó un cohete Mk 66 de fósforo blanco, también conocido como "Willie Pete", contra el objetivo, pero falló. El equipo de control aéreo táctico transmitió las correcciones por radio y el F-16 consiguió marcar el objetivo. A continuación otros cinco F-16 demolieron el objetivo con bombas guiadas por láser, con lo que se completó la primera misión de la historia realizada por los F-16 con control aéreo avanzado desde el aire.



Durante el año 1995 los Bell 206 Jet Ranger fletados por las Fuerzas de Paz de la ONU desplegadas en Croacia estuvieron muy solicitados para trasladar a los enviados de paz internacionales por toda la antigua Yugoslavia *(Tim Ripley)*.

EL FINAL DEL JUEGO

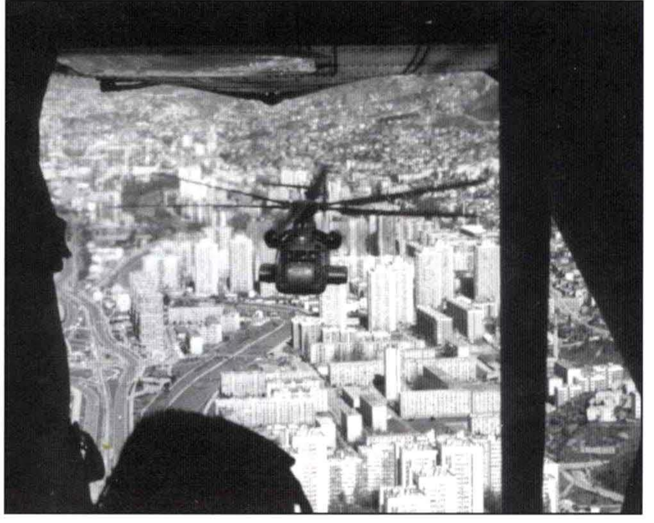
Holbrooke terminó sus negociaciones a primeros de octubre, y el día 20 de octubre se consiguió que un alto el fuego se mantuviese en los frentes de Bosnia. Apenas un mes después, los líderes políticos servios, croatas y bosnios firmaron por fin los Acuerdos de Paz de Dayton, con los que se puso fin a la guerra y abrían el camino para que la OTAN desplegase su Fuerza de Implementación de la paz (IFOR) que relevó a la Fuerza de Protección de Naciones Unidas el 20 de diciembre de 1996. La 5ª ATAF se limitó a cambiar de mando para convertirse en el componente aéreo de IFOR: sus aviones continuaron patrullando los cielos de Bosnia vigilando en busca de actividades aéreas prohibidas; llevaron a cabo misiones de apoyo aéreo próximo para las tropas de IFOR amenazadas por las fuerzas anteriormente enfrentadas y llevaron a cabo intensos reconocimientos aéreos en busca de actividades que supusiesen una violación de los acuerdos de Dayton. Las tropas de IFOR y los aviones de la OTAN tenían ahora orden terminante de hacer respetar con todo rigor los términos militares de los acuerdos de Dayton.



La USAF y el Ejército de los EE.UU. enviaron a la base aérea de Rhein-Main, Alemania, en diciembre de 1995, aviones de vigilancia terrestre aerotransportada Joint Star Northrop Grumman E-2 para apoyar el despliegue de las fuerzas de la OTAN en Bosnia *(US DoD / JCC(D)).*

Pero el despliegue rápido de los 60.000 soldados de IFOR para evitar que se produjese un vacío de seguridad significaba que era necesario llevar a cabo una importante operación de transporte aéreo. Mientras que británicos, franceses y otros países aliados se limitaron a transferir el control de sus tropas desplegadas en Bosnia, del mando de la ONU al mando de IFOR, no había fuerzas norteamericanas desplegadas en los Balcanes. Las primeras tropas norteamericanas se anticiparon al momento de la transferencia de autoridad de las Naciones Unidas para preparar la base aérea de Tuzla y convertirla en la base de operaciones principal de la Agrupación Operativa Falcon.

Las fuerzas alemanas desempeñaron un destacado papel tanto en la misión IFOR como en SFOR, y en su contribución estaban incluidos los helicópteros de transporte pesado VFW-Fokker CH-53G Sea Stallion del *Heersfliegerregiment I (Victor Jun/HFR 15).*



Los aviones de transporte C-130 volaron, en medio del terrible clima de diciembre, para llevar hasta Tuzla a un grupo operativo aerotransportado que debía ocupar la base aérea hasta que el grueso principal de la 1ª División Acorazada pudiese llegar por carretera, a través de Croacia, desde su base avanzada en Taszar, en Hungría.

Las tormentas invernales impidieron que los zapadores del Ejército norteamericano tendiesen un puente sobre el río Sava, que señala la frontera entre Croacia y Bosnia, durante los últimos días de diciembre de 1995, por lo que el Mando de Movilidad Aérea de la USAF recibió orden de establecer un puente aéreo para transportar ca-



La tremenda potencia de fuego de los helicópteros de ataque McDonnell Douglas AH-64A Apache que prestaron servicio en IFOR y SFOR desempeñó un importante papel para garantizar que las facciones enfrentadas no rompiesen los términos militares de los Acuerdos de Paz de Dayton *(US DoD/JCC(D))*.

rros de combate, helicópteros y otros materiales pesados destinados a reforzar a los paracaidistas desplegados en Tuzla.

La Brigada de Aviación de la 1ª División acorazada fue desplegada a vanguardia para proteger la zona donde debía tenderse el puente sobre el río Sava con sus helicópteros de ataque McDonnell Douglas AH-64A Apache. Elementos de la brigada se adentraron en Bosnia, estableciendo una base avanzada en Tuzla, por delante del grueso principal de la División. La unidad de Apaches de la brigada, el 2º Batallón del 227º Regimiento de Aviación, fue desplegada por toda Bosnia para apoyar a las fuerzas aliadas, además de a las norteamericanas. Su presencia se hizo notar en Sarajevo cuando realizaron patrullas de seguridad durante las visitas de altos mandos de la OTAN y diplomáticos internacionales. Los Sikorsky UH-60 Blackhawk del Ejército norteamericano también transportaron a miembros de las fuerzas especiales francesas en un ataque contra la base de un grupo de guerrilleros Mujahidines, musulmanes radicales, próxima a Sarajevo.

Al llegar el verano de 1996 Bosnia estaba tranquila en su mayor parte, y las fuerzas de la OTAN empezaron a reorientarse a apoyar la reconstrucción de aquel país asolado por la guerra.

En diciembre de 1996, IFOR pasó el testigo a la nueva fuerza militar de la OTAN, denominada Fuerza de Estabilización (SFOR), pero la 5ª ATAF continuó realizando sus cometidos de la misma forma que hasta entonces. Los cazas y aviones de ataque de la OTAN procedentes de Estados Unidos, Canadá, Bélgica, Gran Bretaña, Francia, Alemania, Holanda, Italia, España y Turquía siguieron patrullando a diario los cielos de Bosnia para apoyar a las fuerzas terrestres de la Alianza. Durante la campaña de las elecciones de septiembre de 1997 se produjo una crisis menor, durante la cual los Apaches del Ejército norteamericano fueron requeridos con mucha frecuencia para proporcionar protección aérea a las unidades terrestres de la OTAN aisladas. La crisis pasó, y desde entonces Bosnia ha estado prácticamente en paz.



Vehículos aéreos no tripulados Bombardier CL-289 franceses y alemanes fueron enviados a Bosnia en 1996 para controlar el cumplimiento de los términos militares de los Acuerdos de paz de Dayton *(Dornier)*.

2ª PARTE: LA CRISIS DE KOSOVO, 1998-2000

GUERRA CIVIL

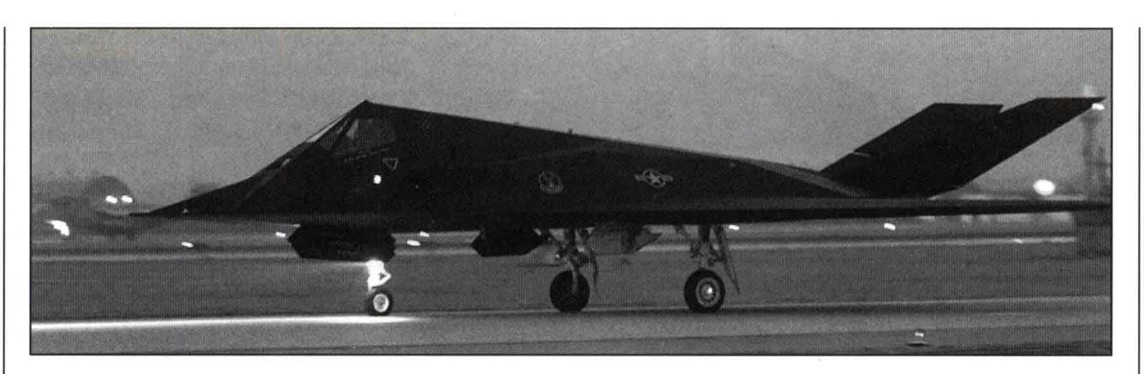
La violenta ruptura de la antigua República Federal Socialista de Yugoslavia durante los primeros años de la década de 1990 dejó de lado en gran parte a Kosovo, con una mayoría de 1,8 millones de habitantes de origen albanés que, para conseguir sus aspiraciones de independencia, habían adoptado una táctica de resistencia pasiva contra sus gobernantes servios. Durante la primavera de 1998, una serie de violentos choques entre las fuerzas paramilitares de seguridad servias y miembros de un grupo clandestino conocido como Ejército de Liberación de Kosovo (UCK) provocó una paulatina escalada de la violencia, que llevó a la provincia hasta el borde de una guerra abierta. La intervención diplomática del mediador norteamericano en los Balcanes Dick Holbrooke en octubre de 1998 allanó el camino para el despliegue de los equipos de supervisión del alto el fuego de la Misión de Verificación de Kosovo (KVM) protegida por la Fuerza de Extracción de la OTAN, con base en la vecina Macedonia. Aquel grupo táctico compuesto por tropas británicas, francesas, holandesas, alemanas e italianas estaba apoyado por un elemento de aviación compuesto por helicópteros Boeing CH-47D Chinook holandeses, Agusta A-129 Mangusta y AB212 italianos, y Aérospatiale Puma SA.330 y Gazelle franceses.

Lo cierto es que aquel alto el fuego nunca fue respetado, y en la primavera de 1999 los diplomáticos occidentales intentaron negociar el final de la guerra con dos sesiones de negociaciones celebradas en Francia. A finales de marzo, las conversaciones de paz habían fracasado y las fuerzas aéreas de la OTAN recibieron la orden de entrar en acción. Se esperaba que los dirigentes servios cediesen a las presiones y aceptasen firmar el plan de paz.

Los aliados de la OTAN empezaron a reforzar sus efectivos aéreos desplegados en los alrededores de los Balcanes, preparados para atacar Yugoslavia. La primera oleada de refuerzos llegó en febrero de 1999, con ocho bombarderos Boeing B-52 Stratofortress de la USAF arma-

Los helicópteros Boeing CH-47D Chinook de la Fuerza Aérea holandesa llegaron a Macedonia en enero de 1999 para apoyar a la Fuerza de Extracción de la OTAN *(Tim Ripley)*.





La base aérea de Aviano, en Italia, era la base avanzada de un escuadrón de bombarderos Lockheed F117A Nighthawk que encabezó los ataques aéreos de la OTAN contra objetivos situados dentro de Yugoslavia desde el comienzo de la operación *Allied Force (US DoD/JCC(D))*.

dos con misiles de crucero que llegaron a la base aérea de la RAF de Fairford, en Inglaterra. A la base aérea de Aviano, en Italia, fueron enviados una docena de cazas indetectables Lockheed F-117A Nighthawk junto con un contingente de Grumman EA-6B Prowler. En varias bases de la zona, entre las que estaban la base aeronaval de Sigonella, en Sicilia, la base aérea de Morón, en España, y la base aérea de la RAF de Midlenhall en el Reino Unido, fueron desplegados unos 29 aviones nodriza: 25 Boeing KC-135 Stratotanker y cuatro McDonnell Douglas KC-10A Extender. Estos aviones nodriza se sumaban a los que ya estaban desplegados en Europa.

Esta flota aérea compuesta por unos 250 aviones aliados, de los cuales 200 pertenecían a la USAF, quedó bajo el control operativo del Centro Combinado de Operaciones Aéreas ubicado en la base aérea de Dal Molin, cerca de Vicenza, Italia. El jefe del componente Aéreo del Mando Sur de Europa de la OTAN, el TG de la USAF Mike Short, fue el encargado de dirigir la acumulación de fuerzas desde su cuartel general de Nápoles. Cuando la hora de lanzar los ataques estuvo próxima, el general Short voló hasta Vicenza para dirigir la guerra desde aquel centro combinado de operaciones aéreas de alta tecnología. Este puesto de mando contaba con enlaces de datos informatizados y vía satélite con todas las bases aéreas de la OTAN que participaban en la operación y enlaces de datos en tiempo casi real con los vitales elementos de vigilancia desplegados en los Balcanes, como los aviones de reconocimiento Lockheed U-2R Dragon Lady, los aviones de vigilancia radar Awacs E-3A Sentry y los satélites de reconocimiento norteamericanos. Los miembros del Estado Mayor utilizaron sistemas informáticos para elaborar y transmitir los mensajes diarios de asignación de misiones aéreas. Estos mensajes contenían toda la información relativa a operaciones, objetivos, comunicaciones, rutas a seguir y otros datos necesarios para que los pilotos aliados pudiesen coordinar sus misiones. Ningún avión aliado voló sobre los Balcanes, a excepción de los aviones indetectables de la USAF, sin estar incluido en el mensaje de asignación de misiones aéreas de la OTAN, para garantizar que todos los aviones trabajaban en las frecuencias radio comunes y que todos los planes de vuelo estuviesen perfectamente coordinados. El Centro Combinado de Operaciones Aéreas se había creado en 1993 para controlar la zona de vuelo prohibido sobre Bosnia, y desde entonces ha estado en continuo funcionamiento. Por ello, a finales de 1998 pudo extender su zona de operaciones para abarcar Kosovo cuando se lanzó la operación *Eagle Eye.* Se estableció una estrecha colaboración con los observadores de



Los aviones de reconocimiento Lockheed U-2S Dragon Lady proporcionaron pruebas detalladas del conflicto de Kosovo durante las operaciones *Eagle Eye* y *Allied Force* (AFSOUTH).

la KVM que estaban sobre el terreno en Kosovo a través del Centro OTAN de Coordinación de Verificación en Kosovo (KVCC) ubicado en Kumanovo, Macedonia. La célula de inteligencia del KVCC trabajó estrechamente con los miembros de la KVM para identificar y localizar todas las fuerzas servias desplegadas dentro de Kosovo. Esta información iba a resultar valiosísima para los equipos de planeamiento de objetivos del Centro Combinado de Operaciones Aéreas.

Cuando el 20 de marzo de 1999 los observadores de la KVM fueron retirados de Kosovo, los analistas de inteligencia del KVCC fueron absorbidos por el Cuartel General del Cuerpo de Reacción Rápida del Mando Aliado de Europa (ARRC) de la OTAN, que acababa de llegar a Macedonia para hacerse cargo del mando de las tropas terrestres occidentales desplegadas en aquel pequeño país de los Balcanes.

EL PRIMER ATAQUE

Tras la ruptura de las conversaciones de paz celebradas en París durante la tercera semana de marzo, los líderes políticos de la OTAN autorizaron lo que se conoció como operación *Allied Force.* Esta operación debía consistir en una campaña a desarrollar en tres fases con objetivos limitados. La fase uno consistiría en la degradación de los sistemas integrados de defensa aérea yugoslavos. El propósito de la fase dos era degradar progresivamente al Ejército yugoslavo (VJ) y a las unidades especiales de la policía paramilitar del Ministerio del Interior, mediante ataques contra instalaciones logísticas, rutas de abastecimiento y, por último, contra las tropas desplegadas. Pero lo más importante era que la fase dos debía quedar limitada a objetivos situados por debajo del paralelo 44, incluidos en lo que se conocería como "el Teatro de operaciones de Kosovo". En la última fase de la operación la campaña extendería su radio de acción para atacar tipos de objetivos iguales a los de la fase dos situados en toda Yugoslavia. El plan tenía un carácter secuencial y los líderes políticos y los Estados Mayores de la OTAN no preveían que las fases dos y tres se ejecutasen hasta que las defensas aéreas yugoslavas hubiesen sido machacadas durante mucho tiempo. El órgano político supremo de la OTAN, el Consejo del Atlántico Norte, exigió autorizar el paso a las diferentes fases de la campaña y que al principio de la operación sólo fuesen desplegadas las fuerzas necesarias para ejecutar la fase uno. Los líderes políticos en Washington y en otras capitales aliadas estaban convencidos de que Milosevic cedería a las demandas occidentales después de unos pocos días de bombardeos. Sólo se autorizó una lista de 50 objetivos, y se impuso la limitación de que se redujese al mínimo el número de víctimas morta-

les entre el personal del ejército y la policía yugoslavos. Por ejemplo, sólo podían atacarse acuartelamientos vacíos y emplazamientos de comunicaciones o de radar operados a distancia. Este iba ser un caso clásico del empleo de la fuerza militar para enviar advertencias políticas. Algunos militares occidentales compararon la operación con la estrategia utilizada en la Guerra de Vietnam. El resultado fue desastroso para los habitantes de Kosovo.

Operaciones y mal tiempo

La operación *Allied Force* se inició a las 20:00 horas, hora local, la noche del 24 de marzo, con una salva de misiles de crucero lanzados desde el mar y desde el aire disparados desde los B-52 de la USAF, buques de la Marina de los Estados Unidos y un submarino de la Royal Navy que navegaban en aguas del Adriático. Fueron alcanzados 23 emplazamientos de defensa aérea situados en toda Yugoslavia y a continuación despegaron tres oleadas de aviones tripulados para atacar más posiciones de sistemas de defensa aérea, además de aeródromos, puestos de mando y centros de comunicaciones.

Tras la ruptura de las conversaciones de paz, las defensas yugoslavas llevaban ya varios días en estado de máxima alerta y los efectivos más importantes, como los aviones de caza, los lanzadores de misiles superficie-aire (SAM), piezas de artillería y vehículos acorazados habían sido trasladados fuera de sus bases y dispersados por el campo. La retransmisión en directo por la CNN del despegue de los B-52 desde su base en Inglaterra durante la mañana del día 24 dio al mando de la defensa aérea yugoslava en Zenum una alerta más precisa si cabe de que el ataque aliado estaba en camino.

Los primeros ataques con misiles de crucero consiguieron dañar las defensas aéreas yugoslavas, aunque no lograron dejarlas fuera de combate, de modo que cuando los aviones tripulados de la OTAN se aproximaban a territorio enemigo, cuatro cazas MiG-29 despegaron para interceptarlos. Cuando el grupo de ataque de la OTAN se acercaba a la capital yugoslava, Belgrado, un E-3A Awacs de la OTAN transmitió a los F-16 holandeses y F-15C de la USAF el vector para interceptarlos. Un avión de vigilancia electrónica BAe Nimrod R1 de la RAF identificó positivamente a los MiG-29 como hostiles, autorizando a los cazas de la OTAN entrar en combate contra los aparatos yugoslavos. Tres de los MiG fueron derribados por misiles AMRAAM de la OTAN, y una de esas victorias fue reclamada por el 322º Escuadrón de la Real Fuerza Aérea holandesa.

El 26 de marzo dos Mikoyan MiG-29 yugoslavos fueron derribados sobre Bosnia por los McDonnell Douglas F-15C Eagle del 493º Escuadrón de caza de la USAF *(US DoD/JCC(D))*.



Antes de que amaneciese todos los aviones aliados habían regresado a sus bases, y muchos de sus pilotos aseguraron después que la experiencia había sido una de las más exigentes de sus carreras. La fase de reabastecimiento de combustible en vuelo de aquella incursión fue especialmente difícil, ya que muchos pilotos tuvieron que re-

postar en medio de la oscuridad de unos tipos de aviones nodriza que no les eran familiares. Las defensas aéreas servias también estuvieron muy activas y obligaron a trabajar muy duro a los aviones de la OTAN con misión de supresión de las defensas aéreas enemigas. Los satélites y los aviones U2 de reconocimiento realizaron entonces su trabajo para proporcionar a la célula de evaluación táctica de daños del Centro Combinado de Operaciones Aéreas los vitales datos de actualización sobre los resultados conseguidos por la primera oleada de ataques aéreos.



Jubilosos soldados yugoslavos examinan los restos del caza indetectable Lockheed F-117 Nighthawk de la USAF el 27 de marzo de 1999.

A causa de la potencia de la red de defensa aérea servia, durante los primeros días de la operación *Allied Force* la OTAN se limitó a realizar únicamente ataques nocturnos. Durante las horas de luz solar, las fuerzas aéreas de la OTAN efectuaban patrullas aéreas de combate sobre los países amenazados por la fuerza aérea Yugoslava, entre los que estaban Albania, Bosnia, Hungría y Macedonia. Además fue necesario mantener una constante presencia de protección sobre el Adriático para disuadir a la fuerza aérea yugoslava de intentar ataques contra la flota de la OTAN que patrullaba frente a las costas de Montenegro. La utilidad de estas patrullas quedó demostrada cuando una pareja de F-15C que volaban sobre Bosnia recibió un vector para interceptar a dos MiG-29 que volaban en dirección a ese país. Después de ser alcanzados por los misiles de los aparatos americanos, se estrellaron al noreste de Tuzla. Los dos pilotos se eyectaron, pero fueron recogidos por las tropas rusas que formaban parte de la Fuerza de estabilización de la OTAN (SFOR) desplegadas en Bosnia y fueron entregados a salvo en Yugoslavia.

El espacio aéreo de Bosnia desempeñó un papel crucial en el conflicto, puesto que permitía a los aviones y misiles de crucero aliados un acceso fácil a los objetivos clave situados en Yugoslavia. Inmediatamente, la OTAN cerró al tráfico aéreo civil el espacio aéreo del país para poder acceder a él sin impedimentos. Los aeropuertos de Sarajevo, Mostar y Banja Luka quedaron cerrados a los vuelos civiles, y Sarajevo fue designado como aeropuerto alternativo para casos de emergencia.

Durante este tiempo, la OTAN permaneció en estado de alerta máxima en prevención de ataques aéreos servios por sorpresa, y el 28 de marzo, los británicos pidieron prestado a la USAF un Lockheed C-5 Galaxy para trasladar una batería de misiles de alta velocidad Short a Macedonia para proteger el aeropuerto de Petrovec. El componente de aviones tripulados de la fuerza de ataque de la OTAN empleó inicialmente bombas guiadas por láser de la serie Paveway y otras municiones guiadas de precisión con guiado óptico. Se establecieron unas reglas de enfrentamiento muy estrictas para evitar daños colaterales a la población civil, pero el mal tiempo hizo que los pilotos aliados encontrasen grandes dificultades para poner en práctica los requisitos impuestos para el lanzamiento de armas. Las espesas cubiertas de nubes y la intensa lluvia impidieron que los pilotos pudiesen encontrar sus objetivos



La Fuerza aérea de los Emiratos Árabes Unidos envió cuatro Aérospatiale SA 330 Puma que llegaron al aeropuerto de Rinas, en Albania, en abril de 1999 para unirse a la operación de transporte aéreo para ayudar a los campos de refugiados de la frontera *(Tim Ripley)*.

o mantener un buen enganche con sus designadores láser. Durante los primeros ocho días de la guerra fueron abortadas más de la mitad de las salidas de ataque de la OTAN. Durante varios días, a lo largo de la parte inicial del conflicto, no pudo lanzarse ninguna bomba y la OTAN tuvo que limitarse a utilizar sus misiles de crucero para atacar sus objetivos previstos.

La noche del 27 al 28 de marzo la ofensiva aérea sufrió un importante descalabro al ser derribado en misteriosas circunstancias un F-117 cerca de Belgrado, la capital de Yugoslavia. Llenos de alegría, los mandos militares yugoslavos reclamaron haber derribado al caza indetectable con un misil superficie-aire, pero hasta la fecha la USAF se ha negado a decir cómo fue derribado aquel aparato de 40 millones de dólares.

Las imágenes de vídeo de los restos del aparato muestran lo que parecen ser orificios en las alas producidos por proyectiles de cañón de 30 mm, que quizás puedan indicar que el llamado avión "invisible" para el radar cayó víctima de una pieza antiaérea o de un MiG. El único aspecto favorable de aquel incidente fue la eficaz operación de búsqueda y rescate en combate montada por el Mando de Operaciones Especiales de la USAF. Los helicópteros MH-53J Pave Low II despegaron de la base aérea de Tuzla, en Bosnia, mientras que los Warthog Fairchild A-10A de la USAF fueron los encargados de la cobertura de protección para la misión que consiguió extraer a salvo al piloto del corazón del territorio yugoslavo. La fuerza de rescate necesitó varias horas para encontrar al piloto derribado, y los aviones nodriza KC-135R y Lockheed MC-130 Combat Talon se encargaron de repostar a los MH-53J y a los A-10-A durante la operación.

A lo largo del conflicto siguieron llegando vuelos civiles al aeropuerto de Petrovec, en Macedonia, convirtiéndolo en uno de los aeropuertos con mayor actividad del mundo al compartir los numerosos aviones de ayuda con el tráfico civil.

AYUDA A LOS REFUGIADOS

Pocos días después de que la OTAN iniciase su campaña aérea, el régimen yugoslavo decidió incrementar su esfuerzo de contra-insurgencia contra el UCK iniciando un programa masivo de "limpieza étnica" para expulsar de Kosovo a toda la población de origen albanés. Cientos de miles de personas huyeron hacia las fronteras de Albania y Macedonia desbordando los recursos de las organizaciones humanitarias que se encontraban en la zona. La estrategia de la OTAN de enviar advertencias políticas a Belgrado había fracasado. Milosevic estaba devolviendo el golpe. Los líderes occidentales estaban sumidos en el caos. Las declaraciones del presidente norteamericano Bill Clinton y del primer ministro británico Tony Blair, afirmando que no se emplearían tropas terrestres, sólo sirvieron para envalentonar a Milosevic. Nadie tenía





Los aviones de transporte McDonnell Douglas C-17 Globemaster de la USAF realizaron cientos de salidas con destino a la reducida pista del aeropuerto de Rinas para transportar a los hombres y al material de la Agrupación Táctica Hawk *(US DoD/JCC(D))*.

claro qué era lo que había que hacer a continuación, aparte de continuar con los bombardeos. Hasta la cumbre de Washington, a mediados de abril, los mandos militares de la OTAN tenían pocas directivas formales sobre cuáles eran los propósitos y objetivos de la Alianza.

Sobre el terreno, en los Balcanes, fuerzas militares de la OTAN recibieron orden de acudir en ayuda de los refugiados, estableciendo campos en Macedonia y transportando por vía aérea ayuda humanitaria a Albania, Grecia y Macedonia. Los helicópteros británicos, franceses, holandeses e italianos con base en el aeropuerto de Petrovec entraron en acción transportando cargamentos de ayuda humanitaria para abastecer los numerosos campos que se levantaron en Macedonia durante el mes de abril para acoger a los cientos de miles de refugiados que atravesaban cada día la frontera.

Elementos de control de transporte aéreo táctico de la USAF desplegaron en Petrovec, Macedonia, y en Tesalónica, Grecia, para descargar los grandes cargamentos de ayuda humanitaria transportados por los Boeing C-17, Lockheed C-5, C-130 y C-141 de la USAF que llegaban de las bases de Ramstein, en Alemania, y de Ancona, en Italia. Los helicópteros HH-33F del *32 Stormo* de la Marina italiana efectuaron los primeros vuelos hasta las regiones fronterizas próximas a Kukes con suministros para los refugiados. A esta operación se unieron poco después los Sikorsky MH-53J del Mando de Operaciones Especiales de la USAF procedentes de la Agrupación Táctica Conjunta de Operaciones Especiales con base en Brindisi, junto con los Sikorsky CH-53E, de la HC-4 de la Marina norteamericana procedentes de su base ubicada en la estación avanzada de apoyo logístico de Bari. Pero los norteamericanos sólo volaron durante un día hasta Kukes debido a que se consideraba que el riesgo que suponía la amenaza de los misiles superficie-aire servios era demasiado alto. Los helicópteros norteamericanos se concentraron entonces en el abastecimiento de los campos de refugiados ubicados a lo largo de la frontera y a ellos se les unieron también los CH-53E del Cuerpo de Marines procedentes de los buques de asalto anfibio *Inchon*, *Nassau* y *Kearsage* que navegaban por el Adriático.

ACNUR pidió ayuda para transportar los suministros necesarios para los miles de refugiados que se concentraban en terribles condiciones en Kukes, y su petición fue atendida rápidamente por los Puma france-



Marines norteamericanos embarcan en un Sikorsky CH-53E Sea Stallion de la 26ª Unidad Expedicionaria de Marines –con capacidad de realizar misiones de operaciones especiales– durante la fase de traslado de fuerzas de la OTAN a Kosovo *(US DoD/JCC(D))*.

ses, suizos y de los Emiratos Árabes Unidos, por los Bell 412 austriacos, por los Chinook griegos y holandeses, por los Mil Mi-8 ucranianos y por numerosos helicópteros civiles alquilados.

Un elemento de control de transporte aéreo táctico de la USAF se hizo cargo del control del tráfico aéreo en el aeropuerto Rinas de Tirana, que en poco tiempo se convirtió en uno de los helipuertos más concurridos de Europa en el que se producían más de 200 movimientos diarios. De la asignación de misiones a los vuelos se encargaron expertos de ACNUR y de la Fuerza de Helicópteros de Apoyo de la RAF desde su puesto de mando ad hoc establecido en el aeropuerto Rinas.

Este aeropuerto se convirtió en el principal punto de entrada de ayuda humanitaria transportada por vía aérea, y durante aquel período recibió vuelos procedentes de los Estados Unidos, del Reino Unido, de Bélgica, Francia, Arabia Saudí y otras naciones que traían regularmente suministros. Al final del mes de abril, el CG de la Fuerza de la OTAN en Albania se había establecido en el puerto de Durres para coordinar la operación de ayuda humanitaria; pero sólo ejercía un leve control sobre las fuerzas multinacionales que llegaban al país, y ninguna autoridad sobre las fuerzas de combate norteamericanas que pronto iban a abarrotar el aeropuerto Rinas.

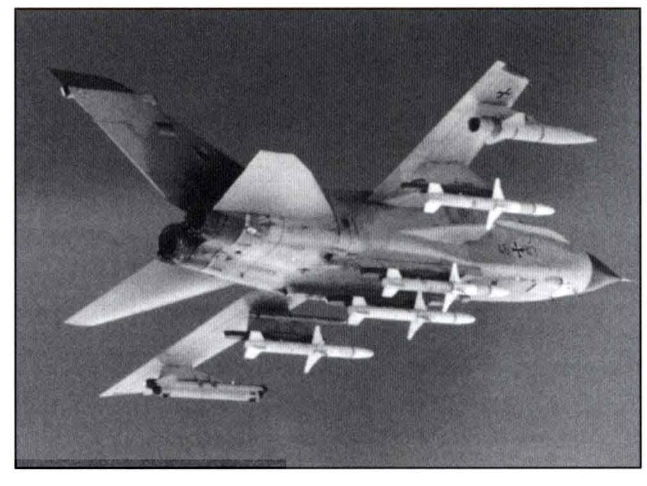
La fuerza del Apache

En un esfuerzo más para incrementar el ritmo de destrucción de los medios acorazados y equipos pesados servios, el Pentágono decidió enviar a Albania una brigada de helicópteros de ataque Apache AH-64A. El Pentágono declaró que la misión de su Agrupación Táctica Hawk era "establecer una relación estrecha y personal" con los servios; pero desde el principio el despliegue de los helicópteros de ataque iba a estar señalado por la mala suerte.

Al principio el aeropuerto Rinas estaba congestionado con los vuelos de ayuda humanitaria, lo cual impidió que los aviones de transporte C-17 procedentes de Alemania transportasen los equipos de apoyo logístico de la agrupación táctica. Los primeros Apache no llegaron a Rinas hasta la tercera semana de abril después de haber hecho escala en Brindisi, en el sur de Italia. El carácter anárquico de Albania y el gran alcance de los lanzadores múltiples de cohetes servios también hizo que el Gobierno norteamericano se mostrase cauteloso con respecto a permitir a sus tropas llegar a ningún lugar que estuviese próximo a la crítica región fronteriza con Kosovo. Tres días después de su llegada a Rinas uno de los AH-64 se estrelló, lo cual no contribuyó a mejorar la imagen de la agrupación táctica. Otro accidente costó la vida a los dos tripulantes de un Apache.

Al terminar el mes de abril, el Ejército norteamericano tenía estacionados en Rinas 8 helicópteros de transporte CH-47D Chinook y 23 UH-60A Blackhawk, junto con su fuerza inicial de 24 AH-64A. Con estos

helicópteros adicionales, el Ejército norteamericano estaba en condiciones de iniciar los preparativos para adentrarse en el país y llevar la guerra a los servios en serio; pero el presidente Clinton, aconsejado por sus altos mandos militares del Pentágono, se negó a dar luz verde para que la Agrupación Táctica Hawk entrase en acción, ya que se temía que podrían producirse un 50% de bajas frente a las fuertes defensas antiaéreas servias.



Durante la operación *Allied Force* los aviones ECR Panavia Tornado de la Luftwaffe alemana realizaron más de 500 misiones, durante las cuales dispararon 236 misiles antirradar HARM AGM-88 *(DASA)*.

LA FUERZA SE CONSTITUYE

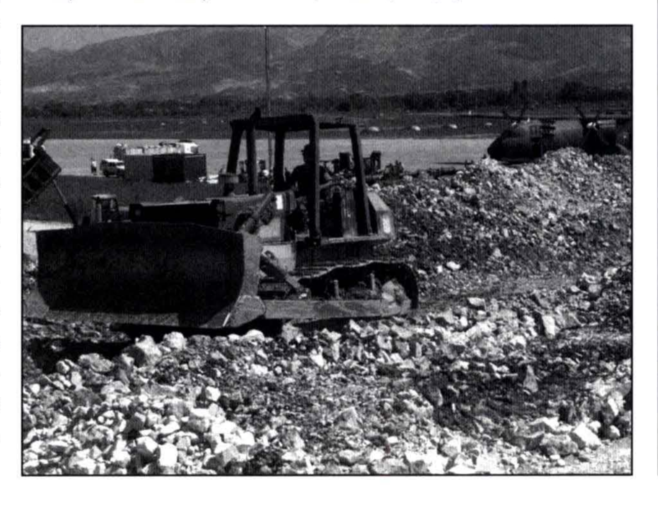
Cuando para los líderes aliados quedó claro que los servios no iban a doblegarse, se decidió incrementar la campaña aérea para poder seguir una doble estrategia, consistente en llevar a cabo ataques estratégicos contra Servia realizados al mismo tiempo que ataques tácticos contra las unidades del Ejército yugoslavo desplegadas en Kosovo.

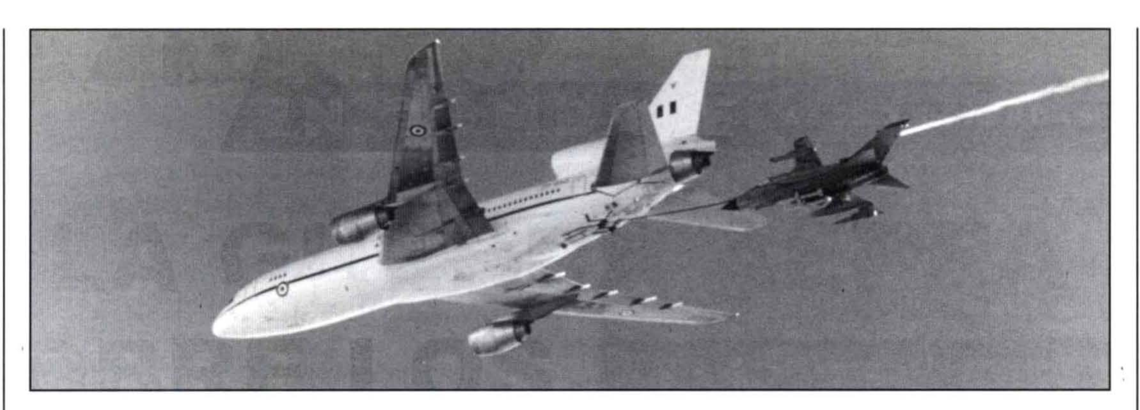
Varias naciones enviaron más aviones, aunque la mayoría llegaron de los Estados Unidos. El portaaviones USS *Theodore Roosevelt* recibió orden de dirigirse al Adriático con su ala aérea compuesta por más de 70 aviones de combate y helicópteros. El 81º Escuadrón de caza, equipado con más de 20 aviones contracarro Fairchild A-10A Warthog fue enviado a Gioia del Colle, en el sur de Italia para servir como punta de lanza del ataque contra las unidades acorazadas servias desplegadas en Kosovo. Además un escuadrón adicional de Lockheed Martin F-16C Fighting Falcon fue enviado a Italia para unirse a los Viper de la 31ª Ala de Caza.

Pero un elemento fundamental para la renovada campaña aérea fue el despliegue de dos aviones de vigilancia radar Joint Star Northrop Grumman E-8C, junto con un número de aviones no tripulados UAV IAI/TRW Hunter y General Atomics RQ1A Predator que proporcionaron al Centro Combinado de Operaciones Aéreas una imprescindible capacidad de vigilancia en tiempo real sobre Kosovo.

Para aumentar el alcance de la campaña aérea estratégica fue enviada otra docena de F-117 a la base aérea de Spangdahlem, en Alemania, desde donde cada noche realizaron misiones nocturnas contra objetivos estratégicos situados en Servia, junto con los F-16CG que operaban desde aquella base. También se unieron a la ofensiva los BAe Tornado GR1 británicos procedentes de la base de la RAF en Bruggen, Alemania, y los McDonnell Douglas F-15E Strike Eagle de la USAF procedentes de la base aérea de la RAF de Lakenheath, en Inglaterra. Hasta que Eslovaquia no abrió su espacio aéreo a la OTAN a primeros de abril, los aviones con base en el Reino Unido y Alemania tenían que hacer un viaje de siete u ocho horas de duración sobre Francia e Italia para llegar hasta el teatro de operaciones.

Los C.160 Transall de *l'Armée de l'Air* francesa eran visitantes habituales del aeropuerto albanés de Rinas, que fue reconstruido por los ingenieros de la OTAN para que pudiese soportar el enorme volumen de tráfico que absorbió durante la crisis de los refugiados *(US DoD/JCC(D))*.





Los aviones nodriza Lockheed Tristar reabastecieron en vuelo a aviones de muchas fuerzas aéreas aliadas a lo largo de la operación *Allied Force (DASA).*

A lo largo de las tres primeras semanas de abril, los F-117 y F-15E de la USAF, junto con los misiles de crucero convencionales lanzados desde el aire norteamericanos y los misiles de ataque a tierra Tomahawk de la Marina de los Estados Unidos. atacaron un número cada vez mayor de objetivos situados en los alrededores de Belgrado y otras de las principales ciudades servias. A la operación se unieron también los bombarderos Northrop Grumman B-2 Spirit, que realizaron misiones desde su base de Missouri para lanzar más de 600 proyectiles de ataque directo conjunto (JDAM) guiados por GPS. Como objetivos se escogieron cuarteles generales militares y de las fuerzas de policía, refinerías y depósitos de petróleo, los puentes principales sobre el río Danubio, las residencias de Milosevic, así como su sede política, las estaciones de la televisión servia y sus repetidores, además de las industrias propiedad de importantes seguidores del régimen. Para ello se escogieron como armas misiles de crucero, JDAM y municiones guiadas por televisión, como las GBU-15 y AGM-130. Los ataques se llevaron a cabo, por lo general, con gran precisión, aunque, inevitablemente, se produjeron accidentes que provocaron la muerte de civiles. Durante el mes de abril la intensidad de los bombardeos fue en aumento y las imágenes de televisión transmitidas desde Belgrado mostraban un creciente nivel de destrucción de los objetivos de infraestructuras clave que algunos comentaristas llegaron a valorar en más de 10 mil millones de dólares. No obstante, la sensibilidad política de estos ataques obligaba a que tuviesen que ser autorizados cada día por los líderes aliados al más alto nivel, como el presidente norteamericano Bill Clinton y el primer ministro británico Tony Blair.

Los ataques contra Belgrado suscitaron un acalorado debate sobre la estrategia y las tácticas de la campaña aérea entre Short, en Italia, y su superior, Clark, y varios gobiernos aliados. Short quería llevar a cabo una operación con todos los efectivos disponibles para destruir objetivos "estratégicos" situados en el interior de Yugoslavia para ejercer una presión máxima sobre el régimen de Belgrado. Con ello se esperaba que la moral del régimen y del pueblo yugoslavo se doblegase cuando "se apaga-

Un operador de manguera de un Boeing KC-135R Stratotanker se dispone a hacer enviar combustible a un caza durante una operación de repostaje en vuelo sobre Bosnia *(US DoD/JCC(D)).*





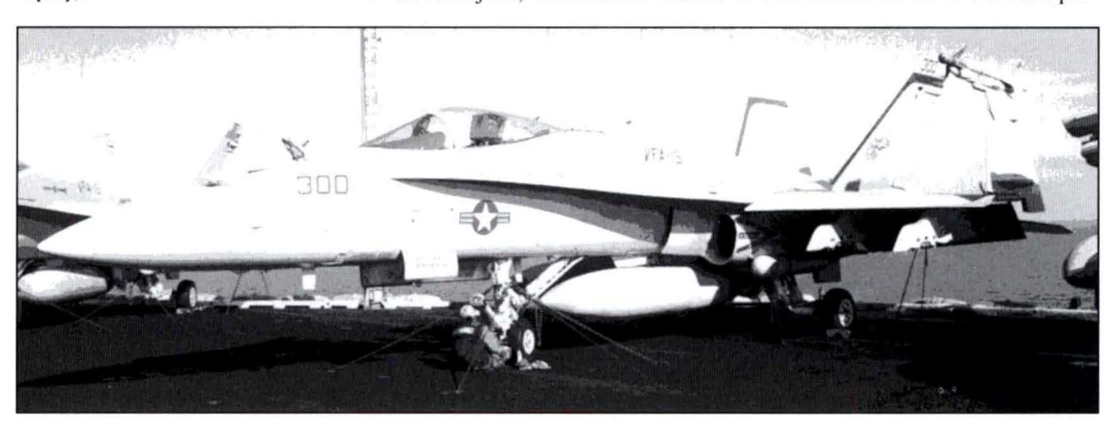
Los UAV (vehículos aéreos no tripulados) IAI/TRW de la Agrupación táctica Hunter del Ejército norteamericano operaban desde el aeropuerto de Petrovec, en Macedonia, desde mediados del mes de abril, en busca de objetivos servios en Kosovo *(TF Hunter).*

sen las luces" en Belgrado y otras ciudades, cuando los ataques aéreos de la OTAN pusiesen sistemáticamente fuera de servicio la red de suministro de energía eléctrica del país. Los ataques contra objetivos industriales vinculados con seguidores clave del régimen de Milosevic tenían también el propósito de minar el apoyo de la elite dirigente a la guerra de Kosovo.

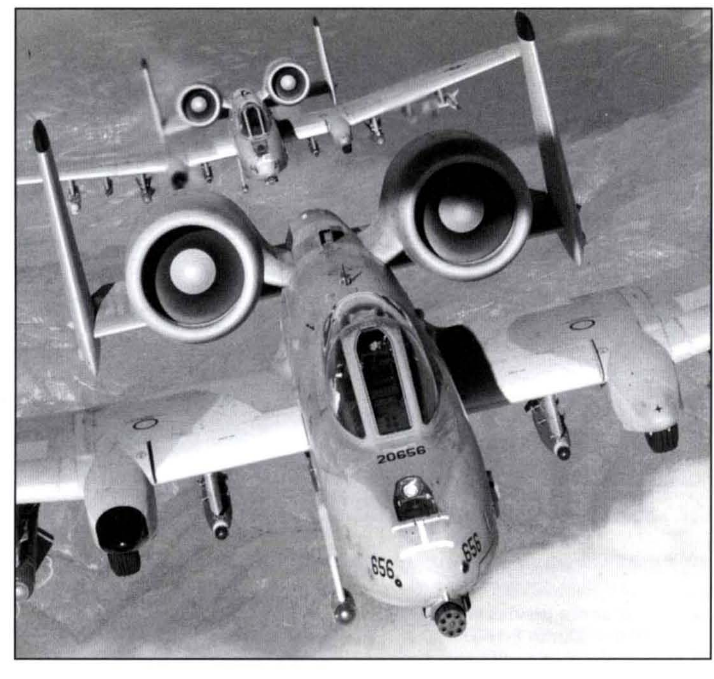
Pero esta estrategia fue motivo de profundas controversias. Washington y los gobiernos aliados se mostraban escépticos respecto a que los ataques contra los denominados objetivos "de doble uso", como las centrales de distribución de energía eléctrica, fuesen legales según las leyes de la guerra, ya que podían clasificarse como objetivos "civiles". Al mismo tiempo que públicamente mantenían su apoyo a los ataques norteamericanos contra Belgrado, los gobiernos francés y británico ordenaron discretamente a sus fuerzas aéreas que no bombardeasen ningún objetivo de Belgrado. Los norteamericanos decidieron mantener la presión continuando los ataques contra la ciudad, sin preocuparse por lo que pensasen sus aliados. Equipos separados cuyas actividades eran conocidas sólo por elementos estadounidenses trabajaban en el Centro Combinado de Operaciones Aéreas planeando y dirigiendo los ataques norteamericanos contra Belgrado. Los ataques de los bombarderos B-2 fueron dirigidos por el Pentágono desde Washington DC, con una participación mínima del Centro Combinado de Operaciones Aéreas.

El bombardeo de la Embajada china en Belgrado el 5 de mayo puso al descubierto la división de criterios entre Washington y sus aliados europeos. La noticia del ataque, realizado por un B-2, fue una sorpresa en Londres, París, Bonn y Bruselas, así como para la mayoría del personal que trabajaba en el Centro Combinado de Operaciones Aéreas. Según un portavoz de la Administración de Clinton, el ataque fue consecuencia de un error cometido por la Agencia Central de Inteligencia (CIA) y la Agencia de Inteligencia de Defensa (DIA) provocado por haber utilizado mapas no actualizados. Desde el ataque, se han hecho muchas especulaciones sobre las verdaderas razones que motivaron el bombardeo que devastó la embajada, causando la muerte de tres miembros de la misión diplo-

Dos escuadrones de McDonnell Douglas F/A-18C Hornet de la Marina norteamericana encabezaron las operaciones de ataque a tierra desde la cubierta del USS *Theodore Roosevelt (Tim Ripley).*



mática china. Se ha especulado con dos teorías para explicar la razón por la cual el presidente Clinton habría autorizado aquella incursión. La primera sería que la embajada estaba siendo utilizada por el líder paramilitar servio Arkan como nudo de comunicaciones. Según la segunda, los chinos habrían estado utilizando equipos de exploración desde el interior de la embajada para hacer un seguimiento de los aviones indetectables norteamericanos.



Los aviones caza-carros de combate Fairchild A-10A Warthog se preparan para repostar combustible antes de dirigirse a una zona de combate o caja de destrucción en Kosovo *(US DoD/JCC(D))*.

Los gobiernos de los países miembros de la OTAN estaban continuamente presionando a Clark para que aumentase los ataques directos contra las tropas y unidades de policía yugoslavas desplegadas en Kosovo y que eran los ejecutores de la campaña de limpieza étnica. Short estaba totalmente en desacuerdo con esta idea, ya que, según él, el énfasis principal de la campaña debía ir dirigido contra lo que él llamaba "la cabeza de la serpiente". Clark desautorizó a su jefe del componente aéreo y una importante parte de los efectivos aéreos de la OTAN fueron dedicados a atacar a las fuerzas yugoslavas en Kosovo, consiguiendo resultados cuestionables.

Durante el mes de mayo fueron llegando gradualmente los efectivos aéreos que Clark había pedido hasta que se reunieron contra Yugoslavia 912 aviones, entre los que estaban 355 aviones de ataque y 228 aviones nodriza. De estos aviones, aproximadamente 600 eran norteamericanos. El personal del Centro Combinado de Operaciones Aéreas había aumentado hasta alcanzar las 1.400 personas procedentes de 13 naciones aliadas, que diariamente programaban entre 500 y 1.000 salidas aéreas.

Los aviones caza-carros de combate Fairchild A-10A Warthog de la USAF y los aviones de ataque BAe Harrier GR7 de la RAF compartieron la base aérea de Gioia del Colle, en el sur de Italia, durante la mayor parte de la operación *Allied Force* *(US DoD/JCC(D))*.



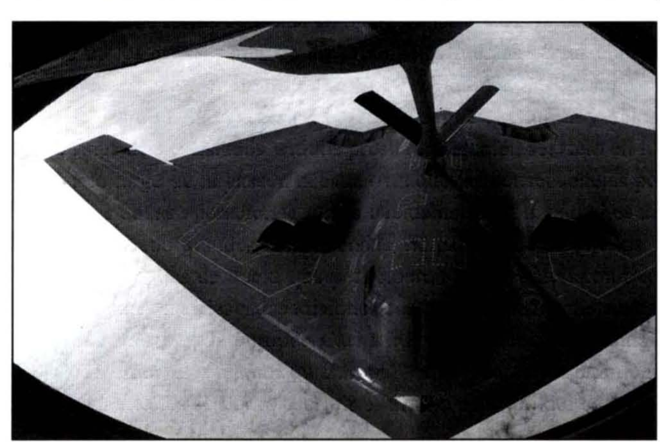


Un miembro del personal de tierra de la USAF efectúa las comprobaciones previas al vuelo de un Lockheed Martin F-16CJ Fighting Falcon equipado con sistemas de armas antirradar HARM AGM-88, y con misiles AIM-120 AMRAAM y AIM-9 Sidewinder *(US DoD/JCC(D))*

A lo largo del conflicto los bombarderos indetectables Northrop Grumman B-2A Spirit llevaron a cabo misiones nocturnas contra Yugoslavia desde su base de procedencia en Missouri, para lo cual debían ser reabastecidos de combustible en vuelo varias veces durante los largos vuelos a través del Atlántico *(US DoD/JCC(D))*.

LA FLOTA DE AVIONES NODRIZA

Para apoyar la ofensiva de bombardeos contra Yugoslavia de la operación *Allied Force* se desplegó una enorme flota de reabastecimiento de combustible en vuelo compuesta por unos 200 aviones nodriza desplegados en ocho países. La operación de reabastecimiento –la mayor desde la Guerra del Golfo en 1991– era fundamental para todas las operaciones aéreas aliadas sobre Servia. En el punto álgido de la ofensiva aérea, durante el mes de mayo, los aviones nodriza de la OTAN mantuvieron 15 órbitas o rutas de reabastecimiento en vuelo durante 24 horas al día sobre el Adriático, Bosnia, Hungría, Albania y Macedonia. Los aviones nodriza de la OTAN apoyaron los ataques aéreos desde más de 15 bases situadas en Alemania, Grecia, Francia, Italia, Hungría, España, el Reino Unido y los Estados Unidos. Unos 175 de los aviones nodriza eran McDonnell Douglas KC-10A y Boeing KC-135E/R pertenecientes a la USAF y a la Reserva de la Fuerza Aérea y a la Guardia Nacional Aérea de los Estados Unidos, y el resto procedían de la contribución de Gran Bretaña, Francia, Italia, Holanda y España. Entre estos últimos aparatos había Tristar, VC-10K, KC-135FR, Boeing 707TT, KDC-10 y KC-130. Según dijo uno de los miembros del Estado Mayor aéreo de la OTAN encargado el planeamiento de las operaciones de reabastecimiento en vuelo "Había aviones por todas partes. Su situación estaba impuesta por la necesidad de disponer de espacio para estacionar los aviones".



El destacamento de reabastecimiento en vuelo de Sigonella estaba formado por 200 personas y disponía de una docena de aviones KC-135R, que diariamente realizaban misiones de reabastecimiento ocupando varias órbitas en el espacio aéreo "amigo" de los alrededores de Yugoslavia.

"Nos encargamos del reabastecimiento de combustible en vuelo para hacer posible que los grupos de ataque hiciesen su trabajo", declaró el coronel Stark. "Si no hu-

biésemos estado allí antes y después de las incursiones, ellos no habrían podido lanzar las bombas sobre el objetivo. Suministramos combustible a todo tipo de aviones aliados que disponían de capacidad de repostaje en vuelo. El lema extraoficial de la flota de aviones nodriza es: 'No one kicks ass without tanker gas' (nadie da patadas en el trasero sin el combustible de los aviones nodriza)".



Los aviones de ataque Panavia Tornado de la ERAF equipados con *pods* de designadores TIALD realizaron diariamente incursiones contra Yugoslavia *(RAF)*.

"Como éramos la base de aviones nodriza [norteamericana] más próxima al teatro de operaciones, la mayoría de nuestras misiones, si no todas, estaban enfocadas hacia los cazas tácticos", afirmaba el Coronel Stark. "También teníamos que estar en vuelo en poco tiempo para suministrar combustible a las unidades que estaban en alerta para realizar misiones de búsqueda y rescate en combate. Cuando fueron derribados el F-117 y el F-16, por nuestra proximidad, fuimos la unidad encargada de salir a reabastecer a los equipos de rescate. La operación de recuperación del piloto del F-117 fue particularmente excitante, porque conseguimos que el piloto fuese rescatado. Suministramos combustible al aparato que lo encontró y nuestra tripulación de vuelo está muy orgullosa de aquello. También salimos para cubrir el hueco de otros aviones nodriza que se averiaban en otras bases más alejadas, en Francia, España o Inglaterra. Nos encargamos de más del 10% de las misiones de otros aviones nodriza que no pudieron despegar o que sufrieron averías durante el vuelo. Aquello era un trabajo extra además de nuestros cometidos de alerta."



CAJAS DE DESTRUCCIÓN

Para destruir al Ejército servio en Kosovo, el Centro Combinado de Operaciones Aéreas tuvo que diseñar desde el principio un sistema para encontrar y localizar objetivos en medio de un campo de batalla en constante cambio y caótico. Se trataba de una clásica operación de interdicción aérea del campo de batalla, y para ello se decidió "desempolvar" el viejo procedimiento, de probada eficacia, de las formaciones de ataque en "cajas". Kosovo fue dividido en una serie de cajas de destrucción o zonas de combate, como fueron denominadas por razones de relaciones públicas. Cada una de las cajas de destrucción fue asignada a un avión de Control Aéreo Avanzado Aerotransportado, normalmente un F-16 de Aviano, un A-10A de Spangdahlem o un Grumman F-14 Tomcat procedente del *Roosevelt*. El cometido de este controlador aéreo avanzado era patrullar sobre su caja de destrucción en busca de objetivos. Cuando encontraba uno, pedía al avión EC-130 a bordo del cual estaba el Centro Aerotransportado de Mando y Control de Zona de Combate que le enviase algunos aviones de ataque que estuviesen listos para atacar repostando en aquel momento de los aviones nodriza o en alerta en tierra.

Una vez que los aviones de ataque estaban sobre el objetivo el controlador aéreo avanzado aerotransportado debía marcar el objetivo con

bombas de 227 kg o cohetes de fósforo blanco para que los aviones encargados de lanzar las bombas pudiesen alcanzar sus objetivos en la primera pasada. Este sistema pretendía proporcionar un elemento dinámico al esfuerzo de interdicción y permitir a la OTAN reaccionar rápidamente ante maniobras repentinas del Ejército servio, pero resultó ser un proceso lento. En primer lugar las unidades servias en Kosovo se protegían, ocultando sus carros de combate, camiones y artillería en bosques, fábricas, ciudades y pueblos. El mal tiempo tampoco ayudaba, pero lo fundamental es que los pilotos de la OTAN no eran capaces de encontrar un número importante de objetivos.

Por encima de todo esto, la preocupación política por la posibilidad de provocar bajas en la población civil se tradujo en la imposición de unas reglas de enfrentamiento muy estrictas. Aunque los vehículos acorazados que se encontraban en zonas despejadas eran una pieza legítima para los pilotos de la OTAN, aquellos objetivos situados en zonas pobladas o que estaban cerca de columnas de refugiados no podían ser atacados sin la autorización del Centro Combinado de Operaciones Aéreas. En una buena jornada, según los informes, los pilotos de la OTAN podían conseguir atacar cinco carros de combate. A principios de abril las células de inteligencia de la OTAN estimaban que había en Kosovo más de 400 carros de combate y 4.000 vehículos acorazados de otros tipos.

Los pilotos de los Harrier GR7 del 1er Escuadrón de la RAF estaban en primera línea del frente en la operación *Allied Force* y llegaron a efectuar más de 800 salidas, pero no les resultaba fácil en absoluto encontrar buenos objetivos. Describían a Kosovo como "un país muerto" lleno de pueblos desiertos y en llamas.

"Era igual que Bosnia durante la guerra", dijo un piloto de Harrier con base en Gioia del Colle durante la operación *Allied Force*. "No se movía nada en absoluto durante el día." Aparentemente el Ejército servio en Kosovo se había "enterrado", escondiéndose en bosques, pueblos, fábricas y poblaciones para mantenerse oculto a la vigilancia de la OTAN.

"Cuando el General Clark dijo que el día en que se destruían cinco carros de combate, la OTAN había tenido un buen día, lo decía con toda exactitud. Algunos días no encontrábamos ni un solo carro de combate y nunca conseguimos ver un grupo de objetivos verdaderamente grande –decía el piloto de Harrier–. De modo que nos habría gustado encontrar un buen objetivo para atacarlo."

"La mitad del problema era el mal tiempo", decía otro piloto de la RAF. "Necesitábamos empezar a ignorar los daños colaterales y empezar a machacar objetivos, pero los políticos no estaban dispuestos a permitirlo."

La gran ala de Aviano

"Ésta es la mayor Ala de caza que jamás se haya reunido en una misma base", dijo un mando superior de la USAF en la base italiana en mayo de 1999. "Había 185 aviones en las pistas –EA-6B, Compass Call y ABCCC, F-16CG y CJ de la Marina y del Cuerpo de Marines de los Estados Unidos, Awacs británicos, F/A-18 y F-117 españoles y canadienses y F-16 portugueses. Era algo fenomenal. Todos los huecos de las pistas de estacionamiento de la base estaban llenos."

La base de Aviano alberga normalmente a los 3.400 hombres y mujeres de la 31ª Ala de caza, pero la afluencia de aviones y personal hi-

zo que la población de la base superase el doble, llegando a más de 7.000 personas. Según un portavoz de la base aérea: "La población temporal era más numerosa que la dotación permanente de la base".

El Tcol. *Boe*, jefe del 23º Escuadrón de caza cuenta así sus experiencias:

"Junto con el 78º Escuadrón de Caza Expedicionario (EFS) nos encargamos de realizar misiones SEAD con nuestros F-16CJ. Nosotros éramos la primera unidad (SEAD) que había llegado para la operación *Allied Force*. Nos encargamos de la protección de los grupos de ataque en los modos aire-aire y aire-superficie. Somos los 'Viper Weasels' y tenemos una capacidad única".

"Nos orientábamos tácticamente para que nuestros sensores tuviesen una cobertura del 100% sobre la zona [con nuestro sistema de localización de objetivos HARM (HTS)] cuando los aviones de ataque estaban operando en su zona de objetivos. Se disponía de la cobertura de los Viper Weasel 24 horas al día. Cuando el ataque fue contra una zona donde se sabía que existía la amenaza de misiles SAM SA-3, y en especial de los SA-6, nosotros cubrimos la zona de peligro, listos para lanzarles un HARM. Llegamos a la zona antes que el grupo de ataque y trazamos el esquema del despliegue enemigo antes de que ellos se acercasen, para que pudieran ajustar sus rutas según nuestra información. Nos encargábamos de trazar el orden de batalla electrónico del enemigo y en muchos casos también de la definición de la situación aérea. Cuando el 23º EFS estaba en su puesto, ningún avión era derribado. En la campaña se perdieron dos aviones, sin que hubiese que lamentar la pérdida de ningún piloto. Esta es la razón fundamental de nuestra misión. Esto se consiguió simplemente manteniéndonos en nuestro puesto, disparando HARM, o haciendo que los servios nos disparasen a nosotros en lugar de a los grupos de ataque."

El 4 de mayo, un piloto Viper Weasel, perteneciente al 78º EFS con base en Aviano, consiguió la primera victoria aire-aire de los F-16CJ de

Los aviones de ataque Dassault Mirage 2000D de *l'Armée de l'Air* francesa realizaron misiones nocturnas de bombardeo con bombas guiadas por láser desde la base italiana de Istrana *(Matra BAe Dynamics)*.



la USAF en la Guerra de Kosovo cuando derribó un caza MiG-29 de la Fuerza Aérea yugoslava cerca de Belgrado.

Los aparatos con misión SEAD escoltaron a todas las incursiones aliadas en el espacio aéreo yugoslavo, pero los tripulantes de los F-16CJ informaron de que a mediados de mayo la actividad de defensa aérea se había reducido de forma significativa. "Si nos fijamos en toda la zona de responsabilidad, la situación se tranquilizó mucho", declaraba el Tcol. *Boe*. "Había menos gente respondiendo a los ataques. Al principio de la guerra sólo volábamos por la noche y a finales de mayo estábamos operando casi durante 24 horas al día."

"Los 'malos' sabían sacar partido a sus sistemas de radar. Cuando nosotros mejorábamos en el empleo de nuestros sistemas de armas, ellos también mejoraban utilizando sus sistemas. Aquello era una especie de juego del gato y el ratón", aseguraba el Tcol. *Boe*, además de mencionar el dato de que sólo su escuadrón había disparado 150 HARM durante los dos primeros meses de la campaña de bombardeos de la OTAN.

Misión de rescate

La noche del 2 de mayo de 1999 fue una pesadilla para el piloto de F-16C Fighting Falcon cuyo indicativo radio era "Hammer 34". Tras haber saltado en paracaídas de su caza tocado se escondió en una zona de bosque espeso para ocultar su paradero a las tropas servias. "Hammer 34" acababa de terminar un ataque contra las baterías servias de misiles antiaéreos emplazadas cerca de Novi Sad, en Yugoslavia, cuando un misil enemigo explotó cerca de su reactor y lo convirtió en el segundo avión norteamericano derribado durante la operación *Allied Force*. Tiró de la anilla de eyección y después pudo ver cómo el avión chocaba contra el suelo convirtiéndose en un bola de fuego mientras él descendía hasta tierra en paracaídas. "Hammer 34" dijo que sólo había gritado por radio: "¡Mayday! ¡Mayday! ¡Mayday!" antes de eyectarse. Con ello hizo saber al personal de búsqueda y rescate que tenía problemas, al mismo tiempo que evitaba que los servios conociesen su posición. Según explicaría más tarde, reestableció las comunicaciones y aseguró al equipo de búsqueda y rescate que estaba en buenas condiciones. Les dijo que iba a buscar un sitio mejor para ocultarse y que volvería a establecer contacto al cabo de una hora.

Mientras tanto, el personal de búsqueda y rescate se apresuró a entrar en acción sin pérdida de tiempo. El Centro Combinado de Coordinación de Recuperación de Personal de Vicenza ordenó a cuatro F-16 que ya estaban en el aire que cambiasen de dirección para apoyar la operación de recuperación mientras el equipo de tierra transmitía simultáneamente los detalles fundamentales de la situación a los pilotos. Los helicópteros de rescate despegaron. El centro de control transmitió un informe meteorológico de la zona donde el piloto estaba atrapado detrás de las líneas enemigas: bastante bueno con nubes dispersas a 10.000 pies y con luna llena. En el momento en que el F-16 de Hammer 34 se había estrellado, las tripulaciones de los helicópteros de búsqueda y rescate estaban sentados a kilómetros de distancia jugando a las cartas y escuchando las noticias de la campaña aérea por la radio.

"Oímos por la radio que un avión había sido derribado y que el derribo había sido confirmado en Servia", dijo el piloto del helicóptero que

El Ministerio de Defensa británico fletó varios aviones de transporte Antonov An-124 de compañías rusas y ucranianas para transportar equipo militar pesado a Macedonia.



iba en cabeza. "Todos nos precipitamos a dos helicópteros MH-53J Pave Low y a un MH-60G Pave Hawk para rescatar al piloto antes de que los servios pudiesen capturarle. Cuando nos dirigíamos a los helicópteros sabíamos que pocos minutos después estaríamos cruzando la frontera." Poco después del despegue, alguien lanzó dos misiles superficie-aire contra la patrulla de rescate. Reaccionamos inmediatamente y los misiles fallaron el tiro por unos 70 metros." Otros dos misiles que fueron disparados después tampoco consiguieron alcanzar a la formación. Los servios intentaron implacablemente derribar los helicópteros. Después de unos siete minutos de búsqueda en el punto de recogida original, los pilotos recibieron nueva información. Los ordenadores de a bordo calcularon que la nueva situación del piloto derribado estaba a unos 27 kilómetros de distancia.



Las defensas antiaéreas para baja cota del Ejército yugoslavo, como este sistema de misiles SA-9 Gaskin, obligaron a los aviones de la OTAN a operar a alturas medias y altas.

"Mientras nos dirigíamos al nuevo punto de recogida recibimos intenso fuego de armas portátiles", continuó el piloto del helicóptero que iba en cabeza. Cuando su helicóptero apareció sobre una elevación, recibió disparos que surgieron desde un edificio de dos plantas. Su ametrallador contestó al fuego y el ataque cesó. Poco después, el líder estableció contacto por radio con Hammer 34. "Nos fue dirigiendo hasta el lugar donde se encontraba orientándose por el ruido de nuestros rotores." Hammer 34 contaría más tarde que al hacerlo así tenía la esperanza de que los rotores que oía fuesen de helicópteros amigos. Los Pave Low pasaron junto a él. Cuando el piloto del Pave Hawk vio la luz de posición de Hammer 34, efectuó inmediatamente un viraje hacia el lugar donde la había localizado. Los Pave Low se encargaron de cubrir desde el aire al Pave Hawk mientras aterrizaba en un claro. Dos especialistas en tácticas especiales de rescate de la Fuerza Aérea y un controlador de combate saltaron fuera del aparato. Hammer 34 corrió hasta la zona despejada desde un grupo de árboles y el controlador de combate armado se situó de inmediato a su espalda para protegerle. Mientras uno de los especialistas en rescate cubría al equipo con su arma, el segundo preparó a Hammer 34 para la extracción. En el momento en que los cuatro hombres subían a bordo del Pave Hawk surgieron disparos de la oscuridad. "Cuando subí a bordo, me eché encima de Hammer 34 para protegerle de los disparos de armas portátiles, porque no sabía de dónde procedían", recuerda el jefe del equipo de tierra. Cuando el Pave Hawk regresaba a toda velocidad hacia territorio amigo, los dos Pave Low blindados maniobraron para adoptar una formación de "bocadillo" para protegerlo. El sol naciente recibió a los tres

Una escuadrilla de aviones SEAD Lockheed Martin F-16CJ Fighting Falcon armados con armas antirradar AGM-88 HARM se disponen a despegar para una misión sobre Yugoslavia *(US DoD/JCC(D))*.



helicópteros, al igual que los disparos de la artillería pesada y de las armas portátiles servias. Consiguieron evadir el intenso fuego terrestre y, cuando miraron hacia atrás al cruzar la frontera, vieron que los proyectores servios seguían escrutando el cielo buscándoles.

Operaciones francesas

A mediados de mayo, París ordenó el despliegue de 10 aviones de ataque Mirage F-1CT a la base aérea de Istrana, en Italia, para que el contingente francés pudiese llevar a cabo operaciones de ataque durante 24 horas al día. Junto con siete aviones de ataque Mirage 2000D y Jaguar adicionales, el despliegue francés elevó el número de aviones de la Fuerza Aérea francesa en Italia a unos 45. En este número estaban incluidos 12 Jaguars y 15 Mirage 2000D con base en Istrana. En la base aérea de Grosseto, en el Sur de Italia, había otros ocho cazas Mirage 2000C. Los aviones de ataque Super Etendard realizaron misiones de ataque desde el portaavioes Foch hasta finales de mayo.

El jefe del destacamento de Istrana, Coronel Daniel Bisson, dijo: "La idea era que los Mirage 2000 operasen de noche y que los Mirage F1 y los Jaguars actuasen durante el día".

Los principales tipos de armas utilizados fueron las bombas Matra de 453 kg (1.000 lb) guiadas por láser, así como las bombas de 227 kg (500 lb) de la serie Paveway fabricadas por Raytheon GBU-10 y las GBU-16 de 453 kg (1.000 lb). Las bombas "tontas" o clásicas también fueron utilizadas por los Jaguars, en combinación con el telémetro láser y el ordenador de dirección de tiro del avión. Los aviones de la Marina francesa emplearon misiles AS-10 guiados por láser para atacar objetivos "difíciles".

Las bombas de la serie Paveway eran populares entre las tripulaciones francesas. "Son fáciles de usar y muy precisas", decía un piloto. "Cuando lanzábamos las bombas caían en el punto donde habíamos apuntado."

Pero, según los pilotos franceses, no era fácil encontrar objetivos para sus bombas. "Los servios lo han dispersado todo" decía un veterano piloto de Jaguar. "Nunca hemos combatido contra gente como ésta, no era igual en el Golfo o en Bosnia. Sentimos un gran respeto por los servios. Atacábamos los objetivos que nos ordenaba el Centro Combinado de Operaciones Aéreas de Vicenza, pero primero todos los objetivos tenían que ser aprobados por el gobierno francés. En Vicenza, el GB Jean Patria Gaviad decidía sobre el aspecto militar y después enviaba los objetivos a París, para que allí se decidiese si se atacaban o no."

"Algunas veces decían que no", recuerda un piloto. Estas estrictas reglas de enfrenta-

Paracaidistas británicos se protegen del polvo mientras se preparan para embarcar en un Puma del 33º Escuadrón en la carretera de Pristina, el día de la operación de inserción *(Foto: Kevin Capon / Crown Copyright)*.





Los helicópteros Mil Mi-8MTV de la Aviación del Ejército ruso establecieron su base en el aeropuerto de Pristina para apoyar la participación de Moscú en la Fuerza de Kosovo (KFOR) liderada por la OTAN *(Tim Ripley)*

miento eran válidas para objetivos fijos, pero cuando había que atacar objetivos móviles en el interior de Kosovo, tales como carros de combate y artillería, la autoridad para lanzar las bombas se delegaba a los pilotos.

"Si identificábamos el objetivo y podíamos lanzar nuestras bombas con seguridad, entonces podíamos atacar", recuerda un aviador francés. "Pero si teníamos dudas, y esto era una regla francesa, debido al mal tiempo o a que había edificios en el círculo del láser o en el punto de puntería, estábamos autorizados a regresar sin haber lanzado las bombas. No siempre las lanzábamos. Si teníamos dudas regresábamos."

El fin de la operación *Allied Force*

A lo largo del mes de mayo, la operación *Allied Force* continuó con creciente intensidad y desde la base de la RAF en Fairford los Rockwell B-1B y B-52 de la USAF llevaron a cabo "ataques de zona" contra los aeródromos y depósitos de municiones servios. Otros aviones de ataque de la OTAN se dedicaron a debilitar la infraestructura militar yugoslava en el sur de Servia y en Kosovo. Mientras tanto, los F-117, los B-2 y los misiles de crucero desataron un infierno en una serie de objetivos estratégicos situados en el interior de Servia.

A pesar de los continuos bombardeos de los efectivos aéreos de la OTAN, Milosevic seguía sin dar indicación alguna de estar dispuesto a aceptar las exigencias de la OTAN. Durante el mes de mayo, los líderes políticos de la OTAN dieron instrucciones a sus mandos militares para que empezasen a preparar los planes para una invasión de Kosovo por tierra. Pero en las capitales occidentales no había estómago suficiente para emprender una sangrienta guerra terrestre, por lo que el presidente Clinton ordenó a su vicesecretario de Estado, Strobe Talbot, que iniciase conversaciones con los rusos para convenir un plan de paz. El 3 de junio el presidente finlandés Martti Ahtisaari y el enviado de paz ruso Viktor Chernomyrdin viajaron a Belgrado y, para sorpresa de todos, Milosevic aceptó las propuestas cuando el enviado de Moscú amenazó con dejarle a su suerte si rechazaba el trato. El acuerdo per-

mitía que las fuerzas de mantenimiento de la paz de la OTAN entrasen en la provincia para establecer una administración provisional de la ONU. Las tropas y la policía yugoslava se retirarían de la provincia pero, oficialmente, Belgrado mantendría la soberanía. Las fuerzas yugoslavas tendrían derecho a entrar en la provincia y a custodiar sus fronteras de Kosovo en una fecha futura no especificada.

El General Sir Mike Jackson, jefe de las fuerzas de la OTAN en Macedonia, recibió instrucciones para abrir las negociaciones con los militares yugoslavos en las que debían establecerse los términos de su retirada de Kosovo. Estos términos fueron acordados en una serie de reuniones celebradas en Macedonia, pero, entre tanto, los aviones de ataque de la OTAN siguieron bombardeando objetivos yugoslavos hasta que el convenio fue acordado el 9 de junio.

KOSOVO: ¿UNA VICTORIA CONSEGUIDA POR LA FUERZA AÉREA?

Cuando el General Jackson concluyó sus conversaciones, los países miembros de la OTAN empezaron a reunir las fuerzas necesarias para entrar rápidamente en Kosovo tan pronto como las primeras tropas yugoslavas empezaron a retirarse el 12 de junio. A esta fuerza de la OTAN se le dio el nombre de Fuerza de Kosovo (KFOR) y fue puesta bajo el mando del EM del CG del ARRC.

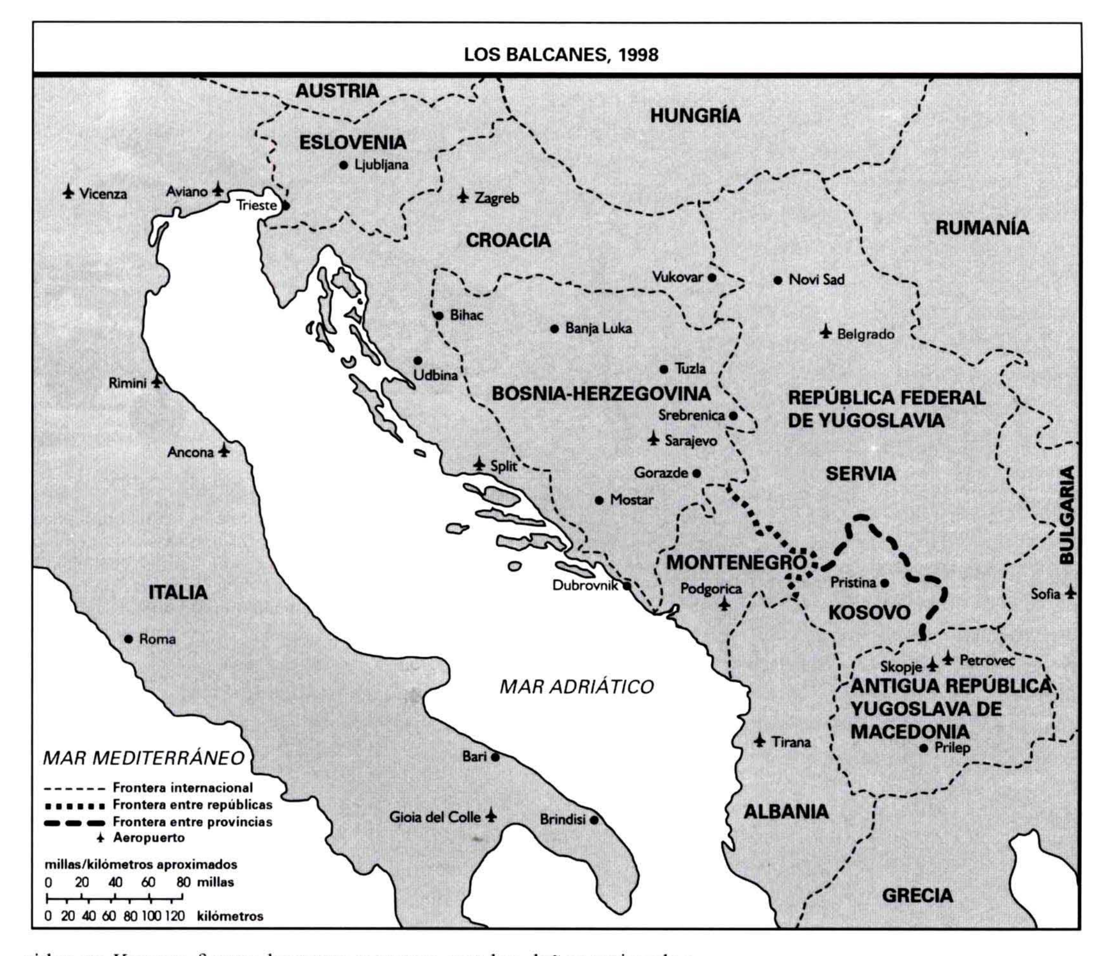
Hacia el final de 1999 había desplegados en Kosovo unos 40.000 soldados para mantener la paz entre sus habitantes. Las operaciones de la OTAN empezaron a tomar un carácter muy diferente cuando KFOR tuvo que intervenir para evitar que las dos comunidades de la provincia empezasen de nuevo la guerra. A consecuencia de su éxito en la operación de ocupación de Kosovo, los helicópteros desempeñaron un papel fundamental apoyando a las fuerzas de la OTAN que intentaban imponer la ley y el orden en aquel país asolado por la guerra.

La situación en la provincia se hizo más tensa con la llegada de cientos de miles de refugiados albaneses que regresaban de su exilio. Los asesinatos étnicos se convirtieron en cosa corriente durante los ajustes de cuentas con la población servia que había permanecido en la zona después de la retirada del Ejército yugoslavo.

Desde el final de la operación *Allied Force,* los analistas han diseccionado la conducción y los resultados de la mayor ofensiva militar que ha tenido lugar en Europa desde la II Guerra Mundial.

Pero todavía sigue habiendo dos preguntas que no han podido ser respondidas satisfactoriamente. En primer lugar, ¿por qué decidió Milosevic retirar sus tropas fuera de Kosovo en junio de 1999? Y en segundo lugar, todavía no se ha llegado a una conclusión definitiva sobre el grado de daños infligios al 3er Ejército yugoslavo en Kosovo.

En mayo de 2000, el General Jackson afirmó ante un comité parlamentario británico que la campaña de bombardeos de la OTAN no fue lo único que obligó a Milosevic a ceder ante las exigencias de la OTAN. "No creo que sea prudente deducir que Milosevic cediese simplemente a causa de la acción militar", declaró el General, que también elogió los esfuerzos rusos para conseguir la paz. Dijo que aunque los bombardeos estratégicos sobre Servia estaban empezando a hacer mucho daño, lo que es cierto y comprobable es que los auténticos daños infli-



gidos en Kosovo fueron bastante menores que los daños estimados. – "Lo cierto es que cuando entramos en Kosovo no tuvimos que apartar cientos de barcazas de carros de combate calcinadas".

Después se conocieron informes que indicaban que las evaluaciones de los daños producidos por los bombardeos de la OTAN difundidas por Clark, en las que se indicaba que durante los bombardeos habían sido destruidos 93 carros de combate, 155 transportes acorazados de personal y 389 piezas de artillería y morteros, estaban basadas sólo en los informes y en las imágenes de vídeo tomadas por los pilotos. Los resultados de un estudio realizado por un equipo de evaluación de daños de la USAF, enviado a la provincia servia poco después, fueron menos impresionantes. Sólo encontraron los restos destruidos de 14 carros de combate, 18 transportes acorazados de personal y 20 piezas de artillería y morteros del Ejército servio destruidos.

Desde el conflicto han ido surgiendo una serie de informes y cifras contradictorios sobre la entidad y los efectivos de las fuerzas yugoslavas desplegadas en Kosovo, y sobre el grado de daños que sufrieron. Hasta que los países aliados no difundan sus datos concretos sobre la evaluación de los daños producidos por los bombardeos y el Ejército yugoslavo no abra sus archivos, es poco probable que se llegue a poner punto final al "debate sobre la evaluación de daños de los bombardeos sobre Kosovo".

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS



Desde los ataques de los bombarderos indetectables B-2 hasta combates aire-aire; desde el transporte de tropas terrestres en helicópteros hasta los bombardeos con provisiones para los refugiados, el arma aérea ha desempeñado un papel fundamental en el "Vietnam europeo". Este libro muestra la verdadera escala e importancia del despliegue de los efectivos aéreos en los Balcanes, y en él se detallan las actividades de los aviones de la OTAN y de la ONU así como las de los pilotos de la antigua Yugoslavia. La verdadera medida de los daños infligidos al 3^er^ Ejército yugoslavo en Kosovo sigue siendo materia de debate, mientras los Balcanes continúan siendo una región de conflicto y un foco de odios raciales.



